Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 7.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

PREMIÈRE SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1891.

VOLUME XXIV.

OTTAWA :
Imprimé par Brown Chamberlin, Imprimeur de Sa Très-Excellente Majesté la Reine.
1891.

☞Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

PREMIÈRE SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1891.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A

Actionnaires des banques 2
Admiral, Steamer.....(p.i.) 52, 52*a*, 52*b*, 52*c*
Affaires des Sauvages, Rapport annuel..... 18
Agent des Sauvages à Sutton-Ouest ....(p.i.) 29
Agriculture, Rapport annuel 6
Amherstburg, cale sèche d'.. .....(p.i.) 40*d*
Analyse des boissons enivrantes.. .....(p.i.) 31
Annapolis, Edifices publics d'.. .... ..(p.i.) 71
Antilles, Commerce avec les..... .... 26, 26*a*, 38*b*
Araunah, Saisie de l'.... ..... 8*c*
Archives du Canada 6*a*
Assurances, Compagnies d' 11*a*, 11*b*
Assurances, Rapport annuel sur les 11
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 3

B

Baie des Chaleurs, Chemin de fer de la, (p.i.)..... . .....86, 86*a*, 86*b*
Baie de Fundy, Pêcheries de hareng de la, (p.i) 54*d*
Banques chartées..... 2
Banques d'Epargnes .....(p.i) 39*d*
Baptêmes, mariages et sépultures.....(p.i.) 88
Bateaux à vapeur, Inspection des, rapport annuel 7*a*
Batterie "C," Colombie-Britannique ...(p.i.) 30
Bellechasse, Election de..... ... .. (p.i.) 45
Betteraves, Sucre de. .... (p.i.) 84
Bibliothèque du parlement, rapport annuel... 15
Billets fédéraux..... .....(p.i.) 68
Blizzard, Goélette ... .(p.i.) 48

B

Bois, Chargements de, sur le pont des navires. 7*c*
Bois et billots de sciage..... 57
Boissons dans le Nord-Ouest.. . . .... (p.i.) 74
Boissons enivrantes, Analyse des.....(p.i.) 31
Boisvert, Georges .....(p.i.) 54*i*
Boîtes de scrutin 41
Bordereau de solde, camps militaires....(p.i.) 75
Brown, Adam, Rapport de 6*h*
Buckingham, Bureau de poste de.....(p.i.) 39*a*
Budget, 1891-92 1
Budget supplémentaire.... 1
Bureau de poste à Campbellton ....(p.i.) 39*b*

C

Caledonia, Barrage de..... .... 43*d*
Cale sèche d'Amherstburg... ... ... (p.i.) 40*d*
Campbellton, Bureau de poste de ... ...(p.i.) 39*b*
Canal des navires de Manchester..... 62*a*
Canal Rideau.....(p.i.) 62*i*
Canaux, Statistique des..... .. .. 10*a*
Caouette, J.-B.....(p.i.) 39
Carleton, Chemin de fer d'embranchement de (p.i.) 34
Carroll, Débarcadère de... ... .(p.i.) 85
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Rapport général..... 25
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Terres vendues 25*a*
Chemins de fer et Canaux, rapport annuel.... 10
Chemins de fer subventionnés 34*e*
Chemins de fer, Statistique des..... 10*b*

C

Colombie-Britannique, Pénitencier de la, (p.i.) 65*b*
Commerce de bêtes à cornes du Canada.... 7*b*
Commerce de l'hémisphère occidentale..... 6*b*
Commerce et Navigation, Rapport annuel... 4
Commerce entre les Etats-Unis et le Canada. 38, 38*a*
Commissaire de la Police Fédérale..... (p.i) 35
Commissaire de l'industrie laitière, rapport annuel..... 6*d*
Commissions, aux officiers publics..... 24
Commission Géologique, Rapport de la 17*a*
Compagnie de prêts et de placements Britannique-Canadienne ..... (p.i.) 56
Comptes publics, rapport annuel..... 1
Conseil des Examinateurs du Service civil.... 14*b*
Cosgrove, John. ..... (p.i.) 36*a*
Crystal Beach..... (p.i.) 85

D

Dépenses et recettes.....22, 22*a*, 22*b*, 22*c*, 22*d*
Dépenses imprévues, diverses..... 21
Dépenses imprévues des directeurs de poste.. 39*c*
Desmarteau, Joseph..... (p.i.) 64
District militaire n° 1..... (p.i.) 50
District militaire n° 11..... (p.i.) 30*a*
Diverses dépenses imprévues 21
Douane de Montréal..... (p.i.) 83
Douane, officiers de ..... (p.i.) 85
Dragage, rivière Kaministiquia..... (p.i) 42
Droits d'auteur, Lois sur les. ..... (p.i.) 81
Dundas et Waterloo, Chemin macadamisé de..... (p.i.) 80

E

Ecoles séparées dans le Manitoba 63, 63*b*
Id. id. .....(p.i.) 63*a*
Edifices publics d'Annapolis..... (p.i.) 71
Election dans Bellechasse ..... (p.i.) 45
Election générale, 1891..... 27*a*
Elections, Rapport des, 1891 ..... 27, 27*a*
Elévateurs sur le chemin de fer Intercolonial (p.i.)..... 53
Elgin-Est, Circonscription électorale d'..(p.i.) 60
Ellis, William ..... (p.i.) 62*c*
Esquimalt, Bassin de radoub d'..... (p.i.) 40*a*
Etalons aux fermes expérimentales.. ...(p.i.) 72
Etats-Unis et le Canada, Commerce entre, 38, 38*a*
Exportation, Commerce de bêtes à cornes pour l'..... 7*b*
Exportations et importations..... 33

F

Falsification des substances alimentaires..... 5*b*
Fer en gueuse, Gratification sur le..... 67
Fermes expérimentales, Rapport annuel..... 6*a*
Ferme Logan, Propriété sur la.....(p.i.) 64
Fournier, Dame Julie..... (p.i.) 79
Fromage américain ..... (p.i.) 32

G

Genest, Samuel.....(p.i.) 36*a*
Gouverneur général, Mandats du.....20, 20*a*
Graham, J. R..... (p.i.) 54*g*
Grand Jury, Système du..... 66
Grande-Baie, township de Keppel..... (p.i.) 46
Grande-Rivière ..... (p.i.) 43*b*, 43*d*
Gratification sur le fer en gueuse..... 67
Guyane anglaise..... 38*b*
Guysboro' et Antigonish, Sauvages de...(p.i.) 29*a*
Guysboro', Lois de pêche dans..... (p.i.) 54*f*

H

Habillements militaires..... 75*a*
Hareng, Pêcheries de, Baie de Fundy...(p.i.) 53*d*
Hartley, H. E..... (p.i.) 62
Haut Commissaire, Rapport du 6*c*
Hémisphère occidentale, Commerce de l'. ... 6*b*

I

Ile Verte ..... (p.i) 39
Imprimerie et papeterie publiques..... 14*c*
Industrie laitière, Rapport annuel du commissaire de l'..... 6*d*
Inondations par la rivière Richelieu.....(p.i.) 43
Inspection des bateaux à vapeur, Rapport annuel 7*a*
Intercolonial, Chemin de fer..... (p.i.) 53 à 53*c*
Accident à St-Joseph de Lévis .....(p.i.) 53*a*
Elévateurs construits..... (p.i.) 53
Enquête tenue à Sainte-Flavie.....(p.i.) 53*c*
Propriété pour accommodation additionnelle.....(p.i.) 53*b*
Intérieur, Rapport annuel..... 17
Inverness et Richmond, Chem. de fer d'. (p.i.) 34*c*

J

Jamaïque, Exposition à la 6*h*
Johnston, Samuel ..... (p.i.) 73*a*
Justice, Rapport annuel 12

K

Kaministiquia, Rivière .....(p.i.) 42
Kingston, Bassin de radoub.... (p.i.) 40, 40*b*, 40*c*

L

Lachine, Canal ..... (p.i.) 62*c*
Laidlow, William..... (p.i.) 36*b*
Langue française dans le Manitoba 51
Le Canada, Journal ..... (p.i.) 39*c*
Leduc, Charles ..... (p.i.) 36*a*
Lois de pêche, Infraction des.....(p.i.) 54*f*
Lowe, Bureau de poste de..... (p.i.) 39*f*

M

Machines pour l'exploitation des mines..(p.i.) 76
Mackenzie, Territoire du bassin de la...(p.i.) 87
Mandats du gouverneur général.... 20, 20*a*
Manitoba, Ecoles séparées dans le... ...63, 63*b*
Id. id. (p.i.) 63*a*
Marie Eliza, Goélette..... (p.i.) 77

M

Marine, Rapport annuel sur la 7
Maurice, Joseph Antoine.....(p.i.) 79
Medmerly, Barque.....(p.i. 49
Mer de Behring, Saisies dans la..... 8*b*
Mesure uniforme de temps..... 44
Milice et Défense, Rapport annuel 13
Monro, Thomas, Rapport de..... 62*a*
Montréal, Douane de.....(p.i.) 83
Morrisburg, Canal de .....(p.i.) 62*h*
Munroe, Hugh, Réclamation de .....(p.i.) 34*b*
Muttart, William.....(p.i.) 73

N

Napierville et Saint-Rémi, Chemin de fer de (p.i.) 34*d*
Nicolet, permis de pêche dans.....(p.i.) 54*i*
Nord-Ouest, Boisson dans le.....(p.i.) 74
Nord-Ouest, Police à cheval du 19, 69

O

Obligations et Garanties.....(p.i.) 28
Officiers publics, Commissions aux..... 24
Ottawa, Rivière 43*c*
Ouillet, Hormisdas.....(p.i.) 53*c*

P

Pêcheries, Conférence des officiers des...(p.i.) 54*l*
Pêcheries de Richelieu et de Berthier....(p.i.) 54*h*
Pêcheries, Rapport annuel sur les 8
Pêcheries, Service de protection des ....(p.i) 54*c*
Permis de pêche.....(p.i) 54
Pénitencier de la Colombie-Britannique.(p.i.) 65*b*
Pensions du Service civil..... 23
Peterson, Capitaine.....(p.i.) 48
Pictou et New-Glasgow, Chemin de fer entre (p.i) 70
Poids, Mesures et Gaz, rapport annuel. ... 5*a*
Pointe Abino.....(p.i.) 85
Police à cheval du Nord-Ouest, Commissaire de la..... 19, 69
Police fédérale, Commissaire de la ... ..(p.i.) 35
Pommes de terre exportées..... 47
Postes, Dépenses imprévues des directeurs de. 39*c*
Postes, Rapport du directeur général des..... 16
Primes de pêche .....(p.i.) 54*a*, 54*b*
Id. 54*e*
Prince-Edouard, Chemin de fer de l'Ile du (p.i.) 55, 73
Provinces Maritimes et les Antilles, Commerce entre les..... 26, 26*a*

Q

Québec Oriental, Chemin de fer.....(p.i.) 59
Québec, Port sur le Saint-Laurent, à..... 61

R

Rapide Plat, Canal du..... 62*h*
Recensement, 1891 .....82, 82*a*
Recettes et dépenses.....22, 22*a*, 22*b*, 22*c*, 22*d*
Relevés des pêcheries et rapports des inspecteurs 8*a*
Réserve d'or.....(p.i.) 68
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel..... 5
Richelieu et Berthier, Pêcheries dans...(p.i.) 54*h*
Richelieu, Inondations par la rivière ...(p.i.) 43
Rideau, Canal.....(p.i.) 62*i*
Rive Nord, Chemin de fer de la 34*a*

S

Saint-Emile de Suffolk et Saint-André-Avelin .....(p.i.) 39*f*
Sainte-Flavie, Enquête tenue à..... (p.i.) 53*c*
Saint-Jean Deschaillons..... (p.i.) 43*a*
Saint-Joseph de Lévis, Accident à.....(p.i.) 53*a*
Saint-Vincent-de-Paul, Pénitencier de...(p.i.)65, 65*a*
Saisie de la goélette *Araunah*..... 8*c*
Saisies dans la mer de Behring 8*b*
Saunders, William ..... (p.i.) 73
Sauvages de Guysboro' et Antigonish...(p.i.) 29*a*
Schreiber, Collingwood, Rapport de..... 61
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du..... 14
Service civil, Conseil des Examinateurs du... 14*b*
Service civil, Liste du 14*a*
Service civil, Pensions du..... 23
Soulanges, Canal de.....(p.i) 62*f*
Id. 62*g*
Statistique criminelle..... 6*g*
Statistique des canaux..... 10*a*
Statistique mortuaire 6*f*
Steamer *Admiral* ..... (p.i.) 52, 52*a*, 52*b*, 52*c*
Steamer *Stanley*. ..... (p.i.) 58
Substances alimentaires, Falsification des.... 5*b*
Sucre de betteraves .....(p.i.) 84
Sutton-Ouest, Agent des Sauvages à....(p.i.) 29
Sydney, C.-B., et Oxford, Train entre...(p.i.) 70
Système du Grand Jury 66

T

Temps, Mesure uniforme de 44
Territoire contesté, Ontario, Bois sur le 57
Thurber, James .....(p.i.) 36
Toile à voile.....(p.i.) 37
Traité hispano-américain..... 38*c*
Transport des chargements de pont..... 7*c*
Travaux Publics, Rapport annuel..... 9
Travaux Publics, Employés du département des .....(p.i.) 78

V

Victoria, N.-E., Officier-rapporteur.....(p.i.) 60*a*

W

Welland, Canal.....(p.i.) 62*b*, 62*c*, 62*d*
Wellington, Aide militaire à.....(p.i.) 30

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1890 ; présentés à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster. Budget pour l'année se terminant le 30 juin 1892 ; présenté le 18 mai 1891. Budget supplémentaire pour l'année se terminant le 30 juin 1891 ; présenté le 4 juin 1891. Budget supplémentaire, 1891-92 ; présenté le 16 septembre 1891. Autre budget supplémentaire pour l'année se terminant le 30 juin 1892 ; présenté le 29 septembre 1891—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

2. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

3. Rapport de l'Auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

4. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1890, d'après les relevés officiels. Présentés à la Chambre des Communes le 5 mai 1891, par l'honorable M. Bowell... .... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5. Rapports, relevés et statistique du revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présentés à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Costigan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

5*a*. Rapport sur l'inspection des poids et mesures et du gaz, supplément n° 2 du rapport du département du revenu de l'intérieur pour l'exercice expiré le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Costigan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

5*b*. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, supplément n° 3 du rapport du revenu de l'intérieur, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable John Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

6a. Rapport sur les archives du Canada, 1891. . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6b. Rapport sur le commerce de l'hémisphère occidentale—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6c. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

6d. Premier rapport annuel du commissaire de l'industrie laitière du Canada pour 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6e. Rapport du Haut-commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6f. Statistique mortuaire des principales cités et villes du Canada, pour l'année 1890—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6g. Statistique criminelle pour l'exercice terminé le 30 septembre 1890—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6h. Rapport du commissaire honoraire, M. Adam Brown, représentant du Canada à l'exposition de la Jamaïque. Présenté à la Chambre des communes le 26 juin 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

7. Rapport annuel du département de la marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7a. Rapport sur l'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7b. Preuve faite sur le commerce d'exportation du bétail du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

7c. Rapport sur la preuve relative au transport des chargements de bois et de planches sur le pont durant les mois d'hiver. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper ... . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

8. Rapport annuel du département des pêcheries, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par l'honorable C. H. Tupper—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8a. Relevés des pêcheries et rapport des inspecteurs pour 1890, supplément n° 1 du rapport annuel du département des pêcheries. Présentés à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable J. A. Chapleau ... . *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

8b. Correspondance relative à la saisie de navires britanniques dans la mer de Behring, par les autorités des Etats-Unis en 1886-91..... . .... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

8c. Correspondance relative à la saisie de la goélette britannique *Araunah* au large de l'île Copper par les autorités russes, 1888-90..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

9. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1889-90, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

10. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1889 au 30 juin 1890, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par sir John A. Macdonald. . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation 1890. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable M. Bowell—
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

10*b*. Rapports, statistique, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 24 juin 1891, par l'honorable M. Bowell—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

11. Rapport du surintendant des assurances du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 10 septembre 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*a*. Relevé préliminaire des opérations des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires au Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster..... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*b*. Sommaire des relevés des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

12. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par sir John Thompson—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

13. Rapport annuel du ministre de la milice et de la défense du Canada, pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 11 mai 1891, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14*a*. Liste du service civil du Canada, 1890. Présentée à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

14*b*. Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année civile 1890. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

14*c*. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques, pour l'année terminée le 30 juin 1890, avec un rapport partiel des services pendant le semestre terminé le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 juin 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 30 avril 1891, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

MATIÈRES DU VOLUME N° 14.

16. Rapport du directeur général des postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1890 Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17*a*. Rapport sommaire de la commission géologique, pour l'année 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 15.

18. Rapport annuel du département des affaires des Sauvages, pour l'année terminée le 31 décembre 1890. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 18 mai 1891, par sir John A. Macdonald—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20. Relevé des mandats émis par le Gouverneur général et des dépenses faites sous leur autorité, depuis la dernière session du Parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition. Présenté à la Chambre des communes le 4 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—

Imprimé pour la distribution seulement.

20*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Relevé détaillé des items suivants de dépenses mentionnées dans l'état des mandats du Gouverneur général émis depuis la clôture du parlement.

1890—10 juillet—Acte du cens électoral	$ 4,000 00
1891—28 mars—Bassin de radoub de Kingston	6,006 14
1890—30 août—Nouveau matériel de dragage	5,991 91
1891—26 mars—Brise-lames à Southampton	38,022 39
do —28 avril—Coût d'affaires en litige	10,468 79
do —31 janvier—Grains de semence aux colons des Territoires du Nord-Ouest	2,288 18

Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891.—*M. Mulock*—

Imprimée pour la distribution seulement.

21. Relevé des déboursés à compte des dépenses imprévues, du 1er juillet 1890 au 30 avril 1891. Présenté à la Chambre des communes le 6 mai 1891, par sir John A. Macdonald—

Imprimé pour la distribution seulement.

22. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date 6 mai 1891—Relevé détaillé des recettes et des dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er mai 1890 au 1er mai 1891; et des états comparatifs, du 1er juillet 1889 au 1er mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891.—*Sir Richard Cartwright*.. *Imprimée pour la distribution seulement.*

22*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Etat comparatif des recettes et dépenses, du 1er juillet 1890 au 10 mai 1891, et du 1er juillet 1889 au 10 mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1891.—*Sir Richard Cartwright*—

Imprimée pour la distribution seulement.

22*b*. Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 20 mai 1890; et un état semblable, du 1er juillet 1890 au 20 mai 1891. Présenté à la Chambre des communes le 22 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster.... *Imprimé pour la distribution seulement.*

22*c*. Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 31 mai 1890; et un état semblable, du 1er juillet 1890 au 31 mai 1891. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par l'honorable G. E. Foster.... *Imprimé pour la distribution seulement.*

22*d*. Relevé détaillé des recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1889 au 10 juin 1890; et un relevé semblable du 1er juillet 1890 au 10 juin 1891. Présenté à la Cambre des communes le 17 juin 1891, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution seulement.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 16.

23. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa

retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nomination. Présenté à la Chambre des communes le 11 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

24. Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts Revisés du Canada, pour l'année 1890. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau.... ....*Imprimée dans le n°* 14.

25. Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant les détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1891, par l'honorable E. Dewney—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

25*a*. Liste des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, du 1er octobre 1889 au 1er octobre 1890. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891, par l'honorable E. Dewdney..... ... .*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

26. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Sommaire des manifestes des chargements transportés à chaque voyage par les steamers subventionnés pour faire le service entre les provinces maritimes et les Indes Occidentales, cette année, donnant le caractère et la valeur des cargaisons transportées et indiquant le port ou les ports de chargement et de déchargement, ainsi qu'un sommaire de toutes autres informations données dans ces manifestes ; aussi, un état indiquant combien de voyages ont été faits par les steamers subventionnés pour le service à vapeur entre les provinces maritimes et les ports des Indes Occidentales en 1890 ; quelles sont les dates de ces voyages et quelle somme a été payée pour chaque voyage ; quelle personne ou compagnie exécute ce service cette année ; et si un contrat a été passé pour ce service cette année, et quel est le prix payé et à qui ? Présentée à la Chambre des communes le 18 mai 1891.—*M. Davies*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

26*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891 : 1. Copie de toute correspondance et de tous rapports au conseil concernant le paiement de subventions à la Compagnie de Steamers du Canada, des Indes Occidentales et de l'Amérique du Sud, et à MM. Pickford et Black ou à l'un des deux, et de tous contrats conclus en 1890 entre la dite compagnie de steamers et MM. Pickford et Black ou l'un des deux pour un service de steamers entre le Canada et les Indes Occidentales. 2. Etat donnant les noms des personnes ou compagnies auxquelles les subventions pour le service de steamers entre Saint-Jean, N.-B., et les Indes Occidentales ont été payées antérieurement à l'exécution du contrat par la Compagnie de Steamers du Canada, des Indes Occidentales et de l'Amérique du Sud, et les montants ainsi payés et les dates ; aussi, les montants payés et les dates, lorsque le paiement a été fait à la dite compagnie de steamers après avoir commencé l'exécution du contrat. Présentée à la Chambre des communes le 13 juillet 1891.—*M. Davies*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

27. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat donnant les dates des déclarations dans chaque division pendant la dernière élection générale, et indiquant, dans chaque cas, si le temps fixé lors de la nomination a été prorogé ou étendu, où ce fait s'est-il produit, quand, combien de fois et la raison à l'appui, le nom et l'adresse de l'officier-rapporteur là où ces faits se sont produits. Aussi, le nom, la profession et le domicile de chaque officier-rapporteur, et indiquant la date du rapport de l'officier-rapporteur au greffier de la couronne en chancellerie et celle de sa réception par le dit greffier. Aussi, le nom du district électoral, celui du député élu et la date de la publication de son élection dans la *Gazette du Canada*. Aussi, copie de toutes lettres écrites par ou pour aucun membre du gouvernement à aucun membre élu ou à toute autre personne ou personnes suggérant que quelque officier-rapporteur soit requis de retarder à faire son rapport au greffier de la couronne en chancellerie. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1891.—*M. Landerkin*.... .... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

27*a*. Rapport sur la septième élection générale pour la Chambre des communes du Canada, par Samuel E. St.-O. Chapleau, écr., greffier de la couronne en chancellerie du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

28. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le relevé de 1890 en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 20 mai 1891, par l'honorable J. A. Chapleau—

Pas imprimé.

29. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Relevé détaillé de toutes les dépenses occasionnées pour une enquête sur la conduite de l'agent des Sauvages à Sutton-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 21 mai 1891—*M. Mulock*..... *Pas imprimée.*

29*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat donnant la liste et les prix de tous les articles achetés pour les Sauvages des comtés de Guysboro' et d'Antigonish, y compris les bestiaux et les instruments aratoires achetés pendant les trois dernières années. Aussi, relevé des sommes réalisées par suite de la vente des bestiaux ou autres articles achetés pour l'usage des Sauvages des dits comtés. Aussi, état complet des articles appartenant au département de l'intérieur dans les dits comtés pour l'usage des dits Sauvages. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891—*M. Fraser*..... *Pas imprimée.*

30. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 11 mai 1891—Etat donnant : 1. Copie de toute correspondance et télégrammes entre le département de la milice et de la défense ou aucun de ses officiers et le commandant de la batterie C, au sujet de l'envoi à Wellington d'un détachement sous son commandement, le 4 ou le 5 août dernier, dans le but ostensible d'aider les autorités civiles de ce district. 2. Copie de la réquisition remise au dit commandant demandant l'aide de la troupe à Wellington, ainsi que les noms des magistrats signataires de la réquisition et la distance existant entre leur domicile et Wellington. 3. Copie des rapports de l'officier commandant, confidentiels ou autrement, sur la nécessité d'occuper militairement Wellington et d'y séjourner jusqu'à date de son rappel. 4. Copie de toute correspondance, par voie télégraphique ou autrement, entre le département de la milice et de la défense ou aucun officier du gouvernement du Canada et les autorités provinciales de la Colombie anglaise, ou avec aucun de leurs fonctionnaires, s'il en est, ou avec toute autre personne, au sujet de l'envoi de la dite troupe à Wellington. 5. Relevé détaillé de tous deniers déboursés par le gouvernement canadien ou par aucun de ses départements, pour solde régimentaire ou comme allocation de service actif aux officiers et soldats de la batterie C ou aux officiers et soldats de l'artillerie de place de la Colombie anglaise, pendant leur service à Wellington, ou pour leur entretien pendant leur séjour en cet endroit, ou pour leur transport à Wellington et retour. 6. Copies de tous ordres généraux ou spéciaux de milice émis par le département de la milice pour la gouverne des officiers de la batterie C depuis son établissement dans la Colombie anglaise. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891—*M. Gordon*..... *Pas imprimée.*

30*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de tous rapports du sous-adjudant général du district militaire n° 11 au ministre de la milice depuis janvier 1888 au sujet :—1. Des casernes de la batterie C ; 2. De la salle d'exercices de Victoria ; 3. De l'enlèvement du magasin du parc Beacon Hill ; 4. De la condition des canons, munitions, affûts, etc. Aussi, copie de toute correspondance échangée sur ces divers sujets, entre le dit sous-adjudant général et le ministre de la milice, depuis la même date. Présentée à la Chambre des communes le 1er juillet 1891—*M. Prior*..... *Pas imprimée.*

31. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 mai 1891—Etat donnant toutes les pétitions adressées au gouvernement demandant l'analyse des boissons enivrantes fabriquées ou offertes en vente en gros et en détail dans l'étendue du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 22 mai 1891.—*M. Curran*..... *Pas imprimée.*

32. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Copie de toute correspondance, papiers et documents concernant les mesures prises par le gouvernement au cours de la dernière session ou depuis lors, pour empêcher le fromage américain d'être expédié par la voie des ports du Canada, ou de ces ports mêmes avec la marque des fromages canadiens. Aussi, copie des instructions actuelles données aux autorités compétentes ou aux officiers de douane. Présentée à la Chambre des communes le 26 mai 1891.—*M. Marshall*..... *Pas imprimée.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette* des exportations et importations du 1er

mai 1890 au 1er mai 1891, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1889 au 1er mai 1890. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1891.—*Sir Richard Cartwright*..... *Imprimée pour la distribution seulement.*

34. Copie des papiers relatifs à la vente du chemin de fer d'embranchement sur Carleton à la ville de Saint-Jean. Présentée à la Chambre des communes le 29 mai 1891, par l'honorable G. E. Foster—
Pas imprimée.

34*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 18 juin 1891—Copie de tous ordres en conseil, correspondance, papiers, rapports et documents relatifs à la remise des débentures de la Compagnie du chemin de fer du Nord. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Langelier*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

34*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 20 juillet 1891—Copie de tous papiers concernant la réclamation de Hugh Munroe, de la Rivière-Jean, comté de Pictou, pour dommages causés à sa ferme par la construction du chemin de fer de la Ligne Courte. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Fraser*..... .... *Pas imprimée.*

34*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 20 juillet 1891—Copie de toute correspondance, pétitions et mémoires, jusqu'à date, concernant la construction d'une ligne ferrée par la Compagnie du chemin de fer d'Inverness et Richmond (limitée), dans le comté d'Inverness. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Cameron (Inverness)* .... *Pas imprimée.*

34*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 20 juillet 1891—Copie de toutes pétitions, lettres ou communications quelconques des différentes municipalités du comté de Napierville ou d'aucune personne de ce comté, et des réponses du gouvernement à aucune de ces communications, jusqu'à la date du 5 mars dernier, concernant l'octroi d'un subside pour aider la construction d'un chemin de fer entre le village de Napierville et le village de Saint-Rémi. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Monet*—
Pas imprimée.

34*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Etat indiquant :—1. Les noms des diverses lignes de chemins de fer du Canada auxquelles l'aide du gouvernement fédéral a été accordée, à l'exception de la ligne principale du Pacifique. 2. Les provinces dans lesquelles les lignes sont situées en tout ou en partie ; et si elles sont situées dans deux provinces ou plus, le nombre de milles dans chaque province. 3. Le comté ou les comtés traversés par les dites lignes dans chaque province. 4. Le montant d'argent réellement payé à chacune jusqu'au 1er janvier 1891. 5. Les lignes ferrées construites en Canada par le gouvernement fédéral depuis la confédération, à l'exception de la ligne-mère de l'Intercolonial et de celle du Pacifique. 6. Les provinces dans lesquelles elles ont été construites. 7. Le coût total de chaque ligne construite ou subventionnée par le Canada dans chaque province, y compris l'équipement. 8. La somme entière dépensée jusqu'au 1er janvier dernier pour la construction de lignes fédérales dans chaque province, à l'exception des lignes-mères de l'Intercolonial et du Pacifique. Présentée à la Chambre des communes le 14 septembre 1891.—*M McMullen*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

35. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1890, aux termes du chap. 184, article 5, des Statuts Revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 1er juin 1891, par sir John Thompson .... *Pas imprimé.*

36. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 12 mai 1891—Copie de tous ordres en conseil, lettres, correspondance et documents de toutes sortes concernant la résignation de M. James Thurber, lieutenant-colonel de la milice sédentaire, dans le comté de Lotbinière ; la nomination de son fils, M. William Thurber, comme gardien d'un phare dans la paroisse de Sainte-Croix, et le refus du gouvernement d'accorder au dit James Thurber, le montant qu'il réclame pour pension de retraite. Présentée à la Chambre des communes le 1er juin 1891.—*M. Rinfret*..... .... *Pas imprimée.*

36*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Copie de toute correspondance et de tous papiers concernant la démission et la réinstallation des fonctionnaires suivants : Samuel Genest, John Cosgrove et Charles Leduc. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Devlin*..... .... *Pas imprimée.*

36*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie de toutes lettres, correspondance et papiers concernant le motif de la démission et le renvoi de William Laidlow

d'Arthur, de la police à cheval du Nord-Ouest, et de tous papiers et correspondance au sujet de la demande d'indemnité qu'il a formulée par la perte d'un pouce pendant qu'il était au service, avec le montant d'indemnité (s'il en est) qui lui a été payé. Présentée à la Chambre des communes le 6 juillet 1891.—*M. McMullen* ..... *Pas imprimée.*

37. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 12 mai 1891—État indiquant combien de verges de toile à voile ont été importées à Halifax du 30 juin 1889 au 30 juin 1890, et de cette dernière date au 30 décembre 1890, et le chiffre respectif de ces importations. Présentée à la Chambre des communes le 2 juin 1891.—*M. White (Shelburne)*..... *Pas imprimée*

MATIÈRES DU VOLUME N° 17.

38. Papiers concernant l'extension et le développement du commerce entre les États-Unis et le Canada, y compris la colonie de Terreneuve. Présentés à la Chambre des communes le 3 juin 1891, par sir John Thompson..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

38*a*. Autres papiers concernant l'extension et le développement du commerce entre les États-Unis et le Canada, y compris la colonie de Terreneuve. Présentés à la Chambre des communes le 22 juin 1891, par sir John Thompson ..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

38*b*. Copie d'un rapport de l'honorable Conseil Privé, du 4 novembre 1890, au sujet des propositions faites par le gouvernement du Canada aux gouverneurs des îles des Indes Occidentales anglaises et de la Guyane anglaise pour l'extension du commerce, ainsi que la correspondance, etc., se rapportant au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 juillet 1891, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

38*c*. Correspondance et télégrammes concernant le traité hispano-américain. Présentés à la Chambre des communes le 22 septembre 1891, par l'honorable G. E. Foster—

Imprimés pour les documents de la session seulement.

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de l'enquête tenue par J.-B. Caouette, en 1890, au sujet de l'enlèvement, du bureau de poste de l'Ile-Verte, d'un papier-nouvelles adressé à un résidant de cette paroisse ; de toute correspondance adressée à ce sujet par le département des postes au dit Caouette, et de toute réponse et de tout rapport fait par ce dernier ; aussi, de toute la correspondance officielle concernant la dite enquête. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Amyot* ..... *Pas imprimée.*

39*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, pétitions et mémoires concernant et demandant la construction d'un bureau de poste convenable dans la ville de Buckingham, comté d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Devlin*..... *Pas imprimée.*

39*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891—Copie de toutes pétitions, mémoires, rapports et ordres en conseil concernant l'établissement d'un bureau de poste à Campbellton, dans le comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. Laurier*..... *Pas imprimée.*

39*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Relevé indiquant les dépenses imprévues des divers directeurs de poste salariés du Canada pendant les exercices 1888, 1889 et 1890.—*M. McMullen*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

39*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Relevé des montants déposés dans chacune des banques d'épargnes postales et fédérales à la date du 30 juin 1891. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. McMullen*..... *Pas imprimée.*

39*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 20 juillet 1891—Copie de la correspondance échangée entre le ou les propriétaires du journal *Le Canada* publié à Ottawa et aucun membre du gouvernement, aussi bien qu'entre tout membre du gouvernement et toutre autre personne au sujet de la suspension de la publication dans le dit journal *Le Canada* du tableau de l'arrivée et du départ des malles au bureau de poste d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Beausoleil*..... *Pas imprimée.*

39*f*. Réponse à ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, correspondance et pétitions concernant l'établissement d'un bureau de poste dans le township de Lowe, dans le comté d'Ottawa, et de toutes pétitions, mémoires et documents se plaignant du service des malles entre Saint-Emile de Suffolk et Saint-André Avelin, dans le comté d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 17 août 1891.—*M Devlin*..... *Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie des soumissions demandées pour la construction d'un bassin de radoub à Kingston, des soumissions reçues, des rapports et des calculs des ingénieurs du département des travaux publics sur ces soumissions, du contrat qui en est résulté, des rapports des ingénieurs qui ont pu avoir été faits sur l'exécution des travaux, ou les modifications qui ont pu y être apportées ; aussi, un état des sommes payées jusqu'à ce jour aux entrepreneurs. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Guay.*
Pas imprimée.

40*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 8 juillet 1891—Production des soumissions reçues et acceptées pour la construction d'un caisson pour le bassin de raboub d'Esquimalt, du rapport de M. H. F. Perley à ce sujetde, toute et autre correspondance se rattachant à ce contrat. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Tarte.* ....*Pas imprimée.*

40*b*. Papiers concernant le bassin de radoub de Kingston. Présentés à la Chambre des communes le 6 juillet 1891, par sir Hector Langevin .....*Pas imprimés.*

40*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er juillet 1891—Copie des plans originaux et des changements faits à la cale sèche de Kingston, indiquant les excavations additionnelles, caissons, maçonnerie supplémentaire et ouvrages en fer additionnels dans les caissons, ainsi que les quantités de chaque classe de travaux supplémentaires payés ou à payer, et les taux de paiement pour les dits travaux supplémentaires ; aussi, copie de l'ordre en conseil du 5 juillet 1890, concernant le contrat pour la construction de la dite cale sèche. Présentée à la Chambre des communes le 19 août 1891.—*M. Amyot*..... ... .*Pas imprimée.*

40*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 août 1891—Copie de toutes pétitions, correspondance, rapports d'explorations et autres documents concernant la construction d'une cale sèche à Amherstburg. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Allan*—
Pas imprimée.

41. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 mai 1891—Copie du rapport de M. J. R. Arnoldi, ingénieur-mécanicien du département des travaux publics, au comité spécial nommé à la dernière session pour examiner les boîtes de scrutin. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Landerkin*..... .....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—Copie de tous papiers, correspondance et documents concernant le dragage de la barre de la rivière Kaministiquia, baie du Tonnerre, depuis juillet 1890, y compris l'avis dans les journaux, les soumissions reçues, ainsi que le contrat de ces travaux ; aussi, le rapport des ingénieurs du département indiquant quels progrès ont été faits dans les travaux jusqu'au 1er décembre dernier ; aussi, un relevé des montants payés à compte des dits travaux, à qui ils ont été payés, et les dates et montants de tels paiements. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Campbell.* .....*Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie du rapport de M. H. F. Perley, ingénieur en chef du département des travaux publics, sur les causes de l'inondation des propriétés des riverains de la Richelieu, dans les comtés d'Iberville, Saint-Jean et Missisquoi. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Béchard*..... ..... *Pas imprimée.*

43*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie de la correspondance et des lettres, rapports et documents de toutes sortes concernant le creusement du fleuve et l'enlèvement des cailloux sur la batture de Saint-Jean Deschaillons. Présentée à la Chambre des communes le 22 juillet 1891.—*M. Rinfret*..... .. ..*Pas imprimée.*

43*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—Copie des rapports d'ingénieurs sur l'amélioration de la navigation de la Grande-Rivière. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Montague*..... .. . . *Pas imprimée.*

43*c*. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 janvier 1890, demandant copie de tous rapports et autres communications sur le sujet des dépôts formés par les sciures, dosses et autres matières nuisibles déversées dans la rivière Ottawa et autres cours d'eau en Canada, ainsi qu'une lettre du sous-ministre des pêcheries a ce sujet. Présentée au Sénat le 19 août 1891.—*Honorable M. Clemow..Imprimée pour les documents de la session seulement.*

43*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 août 1891—Copie des pétitions, de la correspondance, etc., concernant la reconstruction, par des particuliers, du barrage de Caledonia dans la Grande-Rivière. Présentée à la Chambre des communes le 14 septembre 1891.—*M. Montague*..... .. ..*Pas imprimée.*

44. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 15 mai 1891—Copie de toutes lettres, communications et rapports adressés au gouvernement concernant la fixation et la légalisation d'une mesure uniforme de temps. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M Kirkpatrick*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

45. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date 13 mai 1891—Copie de toutes lettres et correspondance entre le gouvernement et aucun de ses membres ou tout département public et M. Solyme Forgues, de Saint-Michel de Bellechasse, officier-rapporteur dans le district électoral de Bellechasse. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Amyot....Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat indiquant quelle somme d'argent a été dépensée pour réparer le quai de Grande-Baie, dans le township de Keppel, Grey-Nord, pendant l'été de 1890 ; si le contrat a été donné par voie de soumission ou à l'entreprise privée ; qui a exécuté les travaux ; qui a agi comme inspecteur, et quelle compensation a reçue ce dernier. Présentée à la Chambre des communes le 4 juin 1891.—*M. Somerville.....Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—État donnant le nombre de boisseaux de pommes de terre exportés du Canada du 1er octobre 1890 au 1er mai 1891, et le nom du lieu où ils sont exportés. Présentée à la Chambre des communes le 6 juin 1891.—*M. McMullen*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre toutes personnes et le département de la marine et des pêcheries, recommandant ou concernant la récompense donnée au capitaine Paterson, de la goélette américaine *Seigfried*, pour avoir opéré le sauvetage du capitaine et de l'équipage de la goélette *Blizzard*, de Lunenburg, en octobre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Flint*—
Pas imprimée.

49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance avec le département de la marine concernant la présentation de lunettes marines aux volontaires qui ont sauvé l'équipage de la barque *Medmerly*, qui s'est perdue sur l'île Ray, comté de Pictou, en novembre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Fraser*—
Pas imprimée.

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toute correspondance, papiers et rapports en la possession du gouvernement concernant l'emplacement du camp de brigade du district militaire n° 1 en 1890 et 1891. Présentée à la Chambre des communes le 16 juin 1891.—*M. Hyman.....Pas imprimée.*

51. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur general en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition de l'usage officiel de la langue française dans la province du Manitoba par la législature de la dite province. Aussi, copie des rapports au Conseil ou des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de l'acte ou des actes s'y rapportant. Présentée à la Chambre des communes le 18 juin 1891.—*Mr. LaRivière*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de l'ordre en conseil du 10 mai 1888, accordant un subside de $12,500 par année à M. Julien Chabot pour le service du bateau à vapeur *Admiral*, entre Dalhousie et Gaspé, en rapport avec le chemin de fer Intercolonial, et tous autres ordres en conseil qui ont pu être adoptés subséquemment au sujet du même bateau à vapeur. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. Guay.....Pas imprimée.*

52*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Copie du contrat entre les propriétaires ou le propriétaire ou le possesseur du bateau à vapeur *Admiral* et le gouvernement, à la suite d'un ordre en conseil en date du 10 mai 1888 ; aussi, copie des contrats, actes ou transferts qui ont pu être faits ou signifiés au gouvernement depuis la dite date du 10 mai 1888 ; aussi, un état des sommes payées pour le service du dit bateau à vapeur, les noms des personnes auxquelles ces sommes ont été payées, la date des paiements, et les reçus qui ont été donnés. Présentée à la Chambre des communes le 24 juin 1891.—*M. Guay.....Pas imprimée.*

52*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 13 juillet 1891—Copie de l'ordre en conseil ou des ordres en conseil adoptés depuis 1883 jusqu'à 1888, au sujet du bateau à vapeur *Admiral* et du service qu'il a fait entre Dalhousie et Gaspé ou autres points, en rapport avec le chemin de fer Intercolonial. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Tarte.....Pas imprimée.*

52c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 13 juillet 1891—Copie du contrat ou des contrats entre les propriétaires ou le propriétaire ou le possesseur du bateau à vapeur *Admiral* et le gouvernement, depuis 1883 jusqu'à 1888 ; aussi, copie de tous actes, transferts, etc., qui ont pu être signifiés au gouvernement au sujet de ce bateau à vapeur ; aussi un état des sommes payées durant cet intervalle de temps, pour le service du dit bateau à vapeur, les noms des personnes auxquelles ces sommes ont été payées, et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Tarte*. . *Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 6 mai 1891—Etat donnant le coût de construction des divers élévateurs placés sur la ligne de l'Intercolonial et ses embranchements, la localité où ils ont été construits, la contenance de chacun, la date de la construction, et la quantité de grain qui a passé par chacun, chaque année, depuis leur installation. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891.—*M. McMullen* ....*Pas imprimée.*

53a Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Copie de toute correspondance, documents, etc., échangés entre les officiers du chemin de fer Intercolonial à Moncton et le département des chemins de fer, concernant l'accident de Saint-Joseph de Lévis, le dix-huit décembre mil huit cent quatre-vingt-dix. Présentée à la Chambre des communes le 19 juin 1891. —*M. Carroll*..... ....*Pas imprimée.*

53b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance et de tous télégrammes, lettres, rapports et autres papiers concernant le projet d' " agrandissement des propriétés " du chemin de fer Intercolonial à Saint-Jean, N.-B. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Davies*..... .... *Pas imprimée.*

53c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 8 juillet 1891—Copie de tous papiers, documents, dépositions, etc., relativement à l'enquête tenue dernièrement à la station de Sainte-Flavie, chemin de fer Intercolonial, sur la conduite de M. Hormidas Ouellette, surintendant des ateliers du dit Intercolonial, ainsi que sur le compte de quelques autres employés. Présentée à la Chambre des communes le 26 septembre 1891.—*M. Choquette*..... . ...*Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 11 mai 1891—1. Etat de toutes les licences de pêche accordées en 1890 dans les comtés suivants, savoir : Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, indiquant les noms de ceux qui ont obtenu telles licences, le montant payé par chacun d'eux, et la date de tels paiements. 2. Etat de la quantité et de la valeur des diverses espèces de poissons qui ont été pris par tels licenciés, suivant les rapports des divers gardes-pêche de ces comtés. 3. Copies de toutes instructions envoyées aux gardes-pêche de ces divers comtés en 1890 et 1891, jusqu'à cette date. 4. Copies de toute correspondance, requêtes et remontrances qui ont pu être reçues à ce sujet durant les années 1890 et 1891 jusqu'à cette date, aussi bien que des réponses qui ont pu y être faites. 5. Etat indiquant le salaire des gardes-pêche des comtés ci-dessus mentionnés et des autres frais et dépenses qui ont été encourus par le gouvernement, en rapport avec les pêcheries des comtes de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, pendant l'année 1890. Présentée à la Chambre des communes le 22 juin 1891.—*M. Beausoleil*..... .. ..*Pas imprimée.*

54a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes dans le comté de Queen, N.-E., auxquelles des primes de pêche ont été payées pendant les derniers cinq ans, avec le montant payé à chacune et les dates de paiement ; et le montant non encore payé, avec les noms des personnes auxquelles ces primes sont encore dues. Présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1891.—*M. Forbes*.....*Pas imprimée.*

54b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes dans le comté de Guysboro' auxquelles des primes de pêche ont été payées pendant les trois dernières années, et le montant payé à chacune ; le montant non encore payé, et les noms des personnes auxquelles ces primes sont encore dues. Présentée à la Chambre des communes le 23 juin 1891.—*M. Fraser*..... .... *Pas imprimée.*

54c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat indiquant le montant payé pour les approvisionnements nécessaires aux équipages des divers navires du gouvernement faisant le service de protection des pêcheries dans la province d'Ontario pour l'exercice 1889-90, les noms des fournisseurs et les prix payés. Présentée à la Chambre des communes le 24 juin 1891. —*M. Somerville*..... ....*Pas imprimée.*

54d. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de tous papiers, correspondance, rapports et autres documents en la possession du gouvernement concernant les pêcheries de hareng de la baie de Fundy et des eaux voisines durant l'année dernière, y compris le

rapport de la conférence des gardes-pêche tenue à Ottawa à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 30 juin 1891.—*M. Bowers* ..... *Pas imprimée.*

54*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Etat indiquant le coût et les dépenses pour ajuster les sommes réclamées comme primes de pêche et pour préparer et distribuer les chèques des primes, chaque année, depuis 1883. Aussi, les noms des personnes autorisées à distribuer les chèques de primes dans la Nouvelle-Ecosse en 1889, 1890 et 1891. Présentée à la Chambre des communes le 16 juillet 1891.—*M. Flint*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

54*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Etat donnant les noms de toutes personnes du comté de Guysboro' poursuivies pour contravention aux lois des pêcheries depuis le 1er janvier 1890, le montant de chaque amende et des frais, la somme perçue dans chaque cas, les noms des personnes dont les amendes ont été remises, avec la raison de la remise, et les noms des personnes dans le dit comté contre lesquelles des amendes sont encore à percevoir, avec le montant de chaque amende et les frais. Présentée à la Chambre des communes le 22 juin 1891.—*M. Fraser*—

Pas imprimée.

54*g*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 15 mai 1891—Copie de tous papiers, lettres et documents se rapportant en quelque manière à la dispensation des services de J. R. Graham, de Fenelon Falls, en qualité d'inspecteur ou de surveillant des pêcheries dans le comté de Victoria, et de toutes communications adressées à un représentant du gouvernement ou à quelqu'un de ses membres, ou à quelque officier ou commis du département de la marine et des pêcheries se rapportant au dit J. R. Graham et à l'exécution de ses devoirs avant son renvoi du service, et de toutes règles et règlements, s'il en est, au sujet de la nomination d'inspecteurs des pêcheries dans le dit comté et de l'exécution de leurs devoirs. Présentée à la Chambre des communes le 3 août 1891.—*M. Barron* ..... *Pas imprimée.*

54*h*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 avril 1890—Copie de tout ordre départemental relatif aux pêcheries des comtés de Richelieu et de Berthier, et copie de toute correspondance échangée depuis 1887 entre le département des pêcheries et les gardes-pêche de ces comtés sur ce sujet. Présentée au Sénat le 14 juillet 1891.—*Honorable M. Guévremont* ..... *Pas imprimée.*

54*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance se rapportant à la nomination de George Boisvert comme garde-pêche sur le fleuve Saint-Laurent vis-à-vis le comté de Nicolet. Aussi, copie de toutes correspondances se rapportant à l'établissement de licences de pêche dans le comté de Nicolet, entre M. Fabien Boisvert, alors membre de la Chambre des communes, ou toutes autres personnes et le gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. Leduc* ..... *Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Etat pour les années 1889 et 1890, donnant copie de tous rapports ou correspondance avec le surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard au sujet de la condition de la chaussée ou des rails de ce chemin, et de tous rapports ou représentations au sujet de telle chaussée ou de tels rails adressés par les chefs de section ou autres officiers du dit chemin. Aussi, état indiquant combien de milles de ce chemin ont été refaits avec des rails d'acier depuis l'achèvement de ce chemin. Présentée à la Chambre des communes le 2 juillet 1891.—*M. Davies* ..... *Pas imprimée.*

56. Etat d'affaires de la Compagnie de prêts et de placements Britannique-Canadienne, pour l'année expirée le 31 décembre 1890; aussi, une liste des actionnaires au 31 décembre 1890. Présenté au Sénat le 4 mai 1891, par M. l'Orateur ..... *Pas imprimé.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 5 mai 1891—Etat donnant les quantités et essences de bois et billots abattus annuellement dans le territoire récemment en dispute dans la province de l'Ontario, sous l'autorité de permis de coupes émis par le gouvernement du Canada, et les noms des porteurs de permis; aussi, indiquant comment les droits ont été imposés et le montant par mille pieds, mesure de planche, retiré par le gouvernement du Canada de chaque personne ou association commerciale ayant reçu tels permis, chaque année, depuis 1875 jusqu'à 1887 inclusivement, ou quel droit régalien ou autre revenu a été perçu par le gouvernement des dits porteurs de permis sur les quantités abattues ou vendues. Présentée à la Chambre des communes le 6 juillet 1891.—*M. Barron* ..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 12 mai 1891—Etat indiquant la date à laquelle le steamer *Stanley* a commencé ses voyages entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme dans l'automne de 1890, le nombre de voyages accomplis, la date de chaque voyage, le nombre de

passagers, et le montant de fret expédié à l'Ile du Prince-Edouard ou rapporté de cette île, e montant des recettes du trafic-passagers et du trafic-marchandises, les frais d'exploitation du dit steamer pendant l'hiver de 1891, et la date de la cessation du service du dit steamer entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Aussi, le rapport du sous-ministre de la marine, daté le 5 mars 1891, au sujet de ce steamer ; et copie de toute correspondance, télégrammes et représentations faites aux département de la marine et des postes concernant le service des malles et le service à vapeur entre l'île et la terre ferme. Présentée à la Chambre des communes le 13 juillet 1891.—*M. Perry*..... *Pas imprimée.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 8 juillet 1891—Copie de toute requête, correspondance et document de toutes sortes concernant l'octroi d'un subside au chemin de fer "Québec Oriental." Présentée à la Chambre des communes le 20 juillet 1891. *M. Vaillancourt*..... *Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, lettres ou télégrammes adressés à l'auditeur général au sujet du paiement des comptes tels que rendus à l'auditeur général par l'officier-rapporteur du district électoral de la division-est d'Elgin. Aussi, les noms et adresses postales de l'officier-rapporteur, des sous-officiers-rapporteurs, greffiers de bureaux de votation et constables pour le district électoral de la division d'Elgin-Est. Aussi, les montants respectifs tels que réclamés par chacun, le montant réellement payé à chacun jusqu'à date, y compris le chiffre de la balance, s'il en est, tels que rendus par l'officier-rapporteur dans son rapport original à l'auditeur général. Présentée à la Chambre des communes le 14 juillet 1891.—*M. Ingram* ..... *Pas imprimée.*

60*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance échangée entre John A. McDonald (Victoria, N.-E.), ou aucunes autres personnes dans le comté de Victoria, N.-E., et le gouvernement ou aucun département ou fonctionnaire du gouvernement, avant la dernière élection générale, au sujet de la nomination d'un officier-rapporteur à la dite élection pour le dit comté. Présentée à la Chambre des communes le 3 août 1891.—*M. Flint* ..... *Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie du rapport de M. Collingwood Schreiber, sur les études hydrographiques du Saint-Laurent faites par lui vis-à-vis et dans le voisinage de la cité de Québec, afin de constater s'il était possible d'y jeter un pont de chemin de fer. Présentée à la Chambre des communes le 14 juillet 1891.—*M. Laurier*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 11 mai 1891—Copie de toute correspondance entre aucun département et H. E. Hartley, ci-devant gardien d'écluse sur le canal Carillon et Grenville, au sujet de sa mise à la retraite, et de tout rapport au conseil ou ordre en conseil à ce sujet, et de tous papiers relatifs à la destitution de M. Hartley. Présentée à la Chambre des communes le 26 juin 1891.—*M. Christie*..*Pas imprimée.*

62*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie du rapport de Thomas Munro, ingénieur du gouvernement, sur le canal à navires de Manchester. Présentée à la Chambre des communes le 21 juillet 1891.—*M. Mulock*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

62*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 mai 1891—Copie de toutes lettres, correspondance, documents et papiers indiquant le nombre supplémentaire d'hommes employés sur le vieux et le nouveau canal Welland entre le 10 février 1891 et le 7 mars 1891. Aussi, les noms de ces hommes, les travaux à exécuter, et le montant d'argent payé à chaque homme. Présentée à la Chambre des communes le 28 juillet 1891.—*M. German*..... *Pas imprimée.*

62*c*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 juin 1891, demandant un état de compte indiquant les sommes reçues et retenues en sus de ce qui était juste et légitime, par William Ellis, surintendant du canal Welland, (s'il y en a eu) entre le 29 décembre 1879 et le 11 septembre 1889 ; aussi un état indiquant les sommes restituées par M. Ellis (s'il y en a eu) et les dates de remboursements ; aussi une copie du cautionnement donné comme garantie par M. Ellis, (s'il en existe un) sur lequel on pourrait se fonder pour exiger le remboursement des dites sommes à restituer. Présentée au Sénat le 29 juillet 1891.—*Honorable M. McCallum*—
Pas imprimée.

62*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 juin 1891—Copie de toutes pétitions, lettres ou communications venant de la cité de Sainte-Catherine et autres municipalités le long du canal Welland, ou d'aucunes personnes ou corporations

demandant qu'il leur soit permis de se servir du surplus des eaux du dit canal pour des fins manufacturières ou autres. Aussi, copie du rapport de l'ingénieur des canaux à ce sujet, et des réponses faites par le gouvernement à toutes ces demandes. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Gibson*... ... .*Pas imprimée.*

62*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—1. Copie des devis préparés par le gouvernement et sur lesquels ont été basées les demandes de soumissions pour les travaux d'un égout, depuis Lachine jusqu'à la Côte Saint-Paul, le long du canal Lachine. 2. Copie des soumissions produites par les divers soumissionnaires pour les dits travaux, avec le rapport des officiers du département des chemins de fer et canaux à leur sujet. 3. Copie du rapport accordant le contrat pour les dits travaux ainsi que copie du contrat. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Préfontaine* .... *Pas imprimée.*

62*f*. Réponse à un ordre de la' Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copies des rapports d'ingénieurs concernant le canal projeté de Soulanges, indiquant le nombre de sections dont sera divisé le travail, la longueur de chaque section, les quantités des diverses classes de travail dans chaque section, et les estimés détaillés du coût de chaque section. En outre, le tout accompagné d'un tracé de plan ou carte continue, et le profil de toute la route, distinguant les différentes sections et les particularités de chaque section. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Mousseau* .... *Pas imprimée.*

62*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat des dépenses, ainsi que les rapports et les plans faits par les ingénieurs du gouvernement, s'il en est. concernant le canal de Soulanges, depuis 1873 jusqu'à 1889 inclusivement ; et depuis 1889, inclusivement, jusqu'à juin 1890. Aussi, état des plans et devis faits par des ingénieurs et terminés par eux à la susdite date de juin 1890 et se rapportant au dit canal de Soulanges. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Mousseau....Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

62*h*. Réponse à une adresse de la Chambre desc ommunes à Son Excellence le gouverneur général en date du 27 mai 1891—Copie de toutes soumissions demandées la première et la seconde fois pour l'exécution respectivement des sections une, deux et trois de l'élargissement du Rapide Plat ou canal de Morrisburgh, l'une des divisions des canaux du Saint-Laurent, y compris les quantités des divers items mentionnés dans la cédule des prix d'après lesquel les soumissions ont été calculées, et le montant collectif de chaque soumission. Aussi copie de toute correspondance, ordres en conseil, rapports des ingénieurs sur les soumissions ou contrats ou travaux, ou sur les changements dans le tracé ou dans les plans, et copie de toutes estimations, en détail, du coût des dits travaux, et la raison pourquoi les premières soumissions reçues ont été mises de côté. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. Murray* .... *Pas imprimée.*

62*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 juin 1891—Copie de toutes lettres et mémoires se plaignant de la hauteur de l'eau dans le canal Rideau entre Kingston et Jones' Falls, et de toutes lettres du colonel By et autres, indiquant la profondeur d'eau allouée aux navires passant le canal pendant les premiers quarante ans qui ont suivi sa construction et pendant les dix dernières années. Aussi, copie des plans et rapports des ingénieurs chargés d'étudier le niveau de l'eau aux moulins de Kingston, indiquant le coût estimatif de l'abaissement du niveau de l'eau et l'étendue de terre qui serait recouvrée si l'eau était plus basse. Présentée à la Chambre des communes le 26 septembre 1891.—*M. Kirkpatrick.* ....*Pas imprimée.*

63. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, brefs, factums et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition des écoles séparées dans la province du Manitoba par la législature de cette province. Aussi, copie des rapports au conseil et des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de tout ou de tous actes de la dite législature abolissant les dites écoles séparées ou modifiant en quelque manière le système en vigueur avant 1890. Présentée à la Chambre des communes le 20 juillet 1891.—*M. LaRivière*—

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

63*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1891—Copie de toutes pétitions présentées à Son Excellence au sujet des Actes des écoles du Manitoba, et de tous mémoires, rapports, ordres en conseil et correspondance s'y rapportant. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Devlin.* .....*Pas imprimée.*

63*b*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mai 1891—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires brefs, factums

et autres documents soumis au Conseil privé au sujet de l'abolition des écoles séparées dans la province du Manitoba par la législature de cette province. Aussi, copie des rapports au conseil et des ordres en conseil à ce sujet. Aussi, copie de tout acte ou de tous actes de la dite législature abolissant les dites écoles séparées ou modifiant en quelque manière le système en vigueur avant 1890. Présentée à la Chambre des communes le 4 septembre 1891.—*M. LaRivière.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 juillet 1891—Copie de la pétition de droit présentée au ministre de la justice pour son *fiat*, par Joseph Desmarteau, pour des améliorations qu'il prétend avoir faites sur " un lopin de terre formant partie de la propriété ci-devant connue " comme ' Ferme Logan ' et étant partie du lot numéro onze cent trente-six (1136) du plan officiel " et livre de renvoi du quartier Sainte-Marie, dans la cité de Montréal, mesurant cent cinquante- " six pieds de large par quatre cent cinquante-deux pieds (452) sur le côté sud-ouest, et quatre cent " quatre-vingt-sept pieds (487) sur le côté nord-est, mesure anglaise, plus ou moins, et étant bornée " sur le côté nord-est par la grande route connue sous le nom de ' Chemin Papineau,' sur le côté " sud-ouest par une partie du dit lot numéro onze cent trente-six (1136), sur le côté sud-ouest par le " lot numéro onze cent (1100) du dit plan et livre de renvoi, et sur le côté nord-ouest par la rue " Sherbrooke (étant une autre partie du dit lot onze cent trente-six) " ; aussi, copie de la décision du ministre de la justice et de toute correspondance à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 juillet 1891.—*M. Laurier*..... .... *Pas imprimée.*

65. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 12 mai 1890—Etat des dépenses faites par l'inspecteur des pénitenciers lors de ses visites ordinaires et extraordinaires au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul au cours des dix dernières années, tant de ses dépenses personnelles chaque jour de ces visites, que des dépenses occasionnées chaque jour par ses voyages de Montréal à Saint-Vincent-de-Paul et *vice versâ* pour chevaux, domestiques et leur pension.—*Hon. M. Bellerose*..... .... *Pas imprimée.*

65*a*. Réponse supplémentaire, *re* pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Présentée au Sénat le 19 juin 1891 par l'honorable M. Abbott..... ... .*Pas imprimée.*

65*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 juillet 1891—Copie de la soumission acceptée de McPherson et Thompson, de New-Westminster, Colombie-Britannique, pour médicaments à fournir au pénitencier de la Colombie-Britannique au cours de l'année qui expirera le 30 juin 1892, avec le détail des quantités et des prix de ces fournitures, et l'indication de la somme totale à laquelle elles s'élèveront. Présentée au Sénat le 12 août1891.—*Honorable M. McInnes* (*Victoria, C.-B*)- .... *Pas imprimée.*

66. Réponse à une adresse à Son Excellence le gouverneur général en date du 28 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre le département de la justice, les juges ayant juridiction en matières criminelles, et les procureurs généraux des provinces, relativement à l'opportunité d'abolir les fonctions du grand jury dans l'administration de la justice criminelle. Présentée au Sénat le 8 juillet 1891.—*Honorable M. Gowan*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

67. Relevé des montants payés à titre de réclamations pour primes sur le fer en gueuse fabriqué en Canada, donnant les quantités pour lesquelles les réclamations ont été faites, les noms des réclamants et le montant payé dans chaque cas. Présenté à la Chambre des communes le 28 juillet 1891, par l'honorable M. Bowell.... .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

68. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er juillet 1891—Relevé du montant de billets fédéraux en circulation à la date du 31 mai 1891, et du montant d'or et de débentures garanties tenu en réserve à la dite date pour le rachat des dits billets. Aussi, un état faisant connaître la proportion de cette réserve d'or aux mains du ministre des finances et receveur général et de celle détenue par toute banque chartée pour les fins de tel rachat. Aussi, un état indiquant les arrangements faits avec les dites banques, en vertu desquels elles détiennent cette réserve d'or. Présentée à la Chambre des communes le 29 juillet 1891.—*M. Mulock*.. ... .*Pas imprimée.*

69. Rapport administratif sur les accusations portées contre le commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 30 juillet 1891, par sir John Thompson—

Imprimé pour les documents de la session seulement.

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—Copie de toute correspondance adressée depuis le 1er juillet 1890 par la Chambre de Commerce de New-Glasgow et autres institutions ou personnes au sujet du train d'entier parcours entre Sydney, C.-B., et Oxford,

comté de Cumberland, *via* le chemin de fer de la Ligne Courte. Aussi, copie de toute correspondance adressée durant la même période par toute personne ou personnes demandant de meilleures facilités par voie ferrée entre Pictou et New-Glasgow jusqu'à Halifax. Présentée à la Chambre des communes le 31 juillet 1891.—*M. Fraser*.....*Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de toutes soumissions pour la construction des édifices publics à Annapolis ; du contrat passé avec le gouvernement pour la construction de ces édifices, et de l'acte de transfert à la Reine du terrain sur lequel ces édifices sont construits. Aussi, états de tous montants payés à l'entrepreneur à compte des travaux et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891—*M. Lister*—*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance et documents ou autres informations en la possession du gouvernement au sujet des étalons stationnés à la Ferme Expérimentale Centrale ou à toute autre ferme expérimentale au Canada. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. McMullen*..*Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance et instructions concernant la destitution de William Sanders et William Muttart, chefs de sections sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, en mars ou avril derniers. Présentée à la Chambre des communes le 10 août 1891.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

73*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 juillet 1891—Copie de toute correspondance, lettres ou papiers se rapportant en quelque manière à la destitution, en juin 1884, de Samuel Johnston, officier des douanes de Sa Majesté pour le district s'étendant de Clifton à Dunnville. Présentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. German*—*Pas imprimée.*

74. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Etat faisant connaître : 1. Copie de tous rapports et correspondance concernant le système de permis et sa réglementation, de tous règlements en vertu desquels des liqueurs ont été introduites et vendues dans les Territoires du Nord-Ouest, et de tous mémoires adressées au gouvernement au sujet du système des permis et de la vente des liqueurs sur les trains de voyageurs dans les dits Territoires du Nord-Ouest et dans les limites du Parc de Banff, et un état indiquant les espèces et quantités de liqueurs ainsi vendues. Présentée à la Chambre des communes le 12 août 1891.—*M. Watson*.....*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 18 juin 1891—Copie des bordereaux de paye des derniers camps de manœuvres de Sorel et de Saint-Jean, P.Q. Présentée à la Chambre des communes le 18 août 1891.—*M. Lépine*.....*Pas imprimée.*

75*a*. Etat indiquant les noms des soumissionnaires, des entrepreneurs, et les prix de contrat des habillements millitaires pour 1891-92. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891, par sir Adolphe Caron.....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 juin 1891—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre des douanes et le percepteur au lac Kootenay, et entre le susdit ministre et toute autre personne au sujet de l'admission en franchise dans le district du lac Kooteney de machines nécessaires à l'exploitation des mines. Aussi, copie des instructions du ministre des douanes au percepteur des douanes sur la rivière Kootenay, concernant l'admission en franchise de machines pour les mines. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Mara*.....*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, rapports, papiers et documents se rapportant à la saisie et vente de la goélette *Marie Eliza*, en 1887, par le percepteur de la douane à Rimouski. Présentée à la Chambre des communes le 20 août 1891.—*M. Langelier*.....*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Etat donnant—1. Les noms de tous les employés permanents du département des travaux publics, leurs fonctions et leurs appointements annuels. 2. Les noms de tous les surnuméraires du dit département, leurs appointements et le genre de travail qu'ils ont à faire, et copie de leurs certificats d'examen. 3. Les noms de toutes les personnes faisant du travail supplémentaire en dehors de l'édifice, et la nature des travaux, donnant les noms des hommes et des femmes séparément. 4. Les noms des ouvriers et autres employés dans les ateliers du gouvernement à Ottawa. 5. Les noms de tous les messagers employés dans le dit département, temporairement ou permanemment. 6. Les noms et le nombre de tous les journaliers employés par le dit département, depuis janvier dernier, dans ou autour des

édifices publics sous le contrôle du gouvernement à Ottawa, y compris Rideau Hall, avec le genre de travail à faire et les gages payés. Présentée à la Chambre des communes le 21 août 1891.—*M. McMullen* . . . . . *Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 13 mai 1891—1. Copie des réclamations faites au gouvernement depuis 1880 par M. Joseph Antoine Maurice, commerçant du village du Bassin de Chambly, et Dame Julie Fournier, son épouse, pour dommages soufferts par eux en rapport avec des terrains acquis par eux du gouvernement en 1875. 2. Copie des lettres et correspondances à ce sujet, adressées aux divers départements par diverses personnes relativement à cette question. 3. Copie de la correspondance intervenue entre ces divers départements soit avec les réclamants ou avec des personnes agissant pour eux ou dans leur intérêt. 4. Copie de la référence faite par le gouvernement des dites réclamations à Joseph Simard, alors arbitre fédéral, ainsi que de son rapport. 5. Copie de la correspondance qui a suivi tel rapport. 6. Copie des opinions données sur la question par l'honorable ministre des travaux publics, ainsi que l'opinion de l'honorable ministre de la justice. Présentée à la Chambre des communes le 4 août 1891.—*M. Préfontaine*—*Pas imprimée.*

80. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 18 juin 1891—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et rapports, état des réclamations, reçus ou comptes avec ou par le Dr Walker ou de sa part, ou avec ou par toute autre personne concernant le chemin macadamisé de Dundas et Waterloo, depuis la fin de la session de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 24 août 1891.—*M. Bain.* . . . . . *Pas imprimée.*

81. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 3 juin 1891—Copie de toute correspondance entre le gouvernement impérial et le gouvernement du Canada au sujet des lois canadiennes sur les droits d'auteurs et de tous autres papiers s'y rapportant qui n'ont pas encore été produits. Présenté à la Chambre des communes le 24 août 1891.—*M. Edgar* . . . . . *Pas imprimée.*

82. Troisième recensement du Canada. Relevé de la population comparé avec les recensements précédents, 1891. Présenté à la Chambre des communes le 26 août 1891 par l'honorable J. Haggart. *Imprimé pour la distribution seulement.*

82*a*. Recensement du Canada, 1891—Divisions électorales—Relevé de la population par districts. Aussi, bulletin de recensement n° 1 et relevés de la population des cités, villes et villages. Présenté à la Chambre des communes le 27 août 1891, par l'honorable J. Haggart—*Imprimé pour la distribution seulement.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 août 1891—Rapport donnant: 1. Les noms de tous les employés de la douane à Montréal ; la date de leur nomination ; leurs fonctions respectives ; les salaires de chacun d'eux ; leur nationalité ; leur lieu de naissance, et dans le cas où ils ne seraient pas nés au Canada, depuis quand ils habitaient le pays lors de leur nomination, et sur la recommandation de qui ils ont été nommés. 2. Ont-ils tous subi l'examen du service civil, et quels sont ceux, s'il en est, qui n'ont pas passé cet examen depuis que cette loi est en vigueur ? 3. Quels sont ceux, s'il en est, qui ont reçu des salaires ou émoluments autres que ceux attachés à la charge à laquelle ils ont été nommés ; les montants reçus et pour quels travaux additionnels ? 4. Les noms des employés supplémentaires pour les services desquels on a payé en 1889-90 la somme de $12,176.25, telle que consignée au rapport de l'auditeur général pour l'année 1889-90, à la page C—254 ? 5. A qui a été payé la somme de $5,939.29, pour charroyage à la douane de Montréal, telle que consignée au dit rapport de l'auditeur général, à la page C—254 ? Présentée à la Chambre des communes le 14 septembre 1891.—*M. Lépine*. . . . . *Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 mai 1891—Copie de toute correspondance, mémoires, documents, lettres, requêtes, et généralement de tous papiers relatifs à l'encouragement de la culture de la betterave à sucre et à la protection de la fabrication et au raffinement du sucre de betterave en Canada, échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et aucune personne ou compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. Beausoleil*. . . . . *Pas imprimée.*

85. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er juillet 1891—Copie de toute correspondance, papiers et documents concernant la nomination des officiers de douane à Crystal Beach et Point-Albino, dans le township de Bertie, et Carroll's Landing, dans le township de Humberstone, comté de Welland. Présentée à la Chambre des communes le 23 septembre 1891.—*M. German*. . . . . *Pas imprimée.*

86. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1891, pour toute correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et tous autres papiers et correspondance en la possession du gouvernement sur ce sujet. Présentée au Sénat le 16 septembre 1891—*Honorable M. Miller* ..... *Pas imprimée.*

86*a*. Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1891, pour toute correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec relativement au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et tous autres papiers et correspondance en la possession du gouvernement sur ce sujet. Présentée au Sénat le 23 septembre 1891—*Honorable M. Miller* ..... *Pas imprimée.*

86*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 21 août 1891, demandant un état faisant voir les sommes dépensées à titre de subvention ou autrement sur le chemin de fer de la Baie des Chaleurs depuis le commencement des travaux jusqu'à ce jour, indiquant les noms de ceux à qui ces sommes ont été payées, et le montant restant impayé sur les crédits affectés à ce chemin par le gouvernement du Canada. Présentée au Sénat le 24 septembre 1891—*Honorable M. McInnes (Victoria, C.B.)* ..... *Pas imprimée.*

87. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 29 mai 1891, demandant copie de tous ordres en conseil, commissions et instructions, en vue de nommer une ou plusieurs personnes spécialement chargées d'examiner la position et les ressources de cette partie du Canada connue comme le Grand-Bassin du McKenzie ; aussi copie des rapports faits par telles personnes pour permettre au gouvernement de décider les mesures nécessaires pour la protection et le développement de ce territoire. Présentée au Sénat le 23 septembre 1891. *Honorable M. Girard* ..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

88. Etats et rapports généraux des baptêmes, marriages et sépulture dans les districts de Chicoutimi, Gaspé, Montmagny et Iberville ..... *Pas imprimés.*

VINGT-TROISIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1890

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE.
1891

A Son Excellence le Très honorable lord Stanley de Preston, gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le vingt-troisième rapport annuel du ministère de la marine.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

CHARLES H. TUPPER,

Ministère de la marine et des pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE,

OTTAWA, 31 décembre 1890.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

Rapport présenté par le ministre ii
Rapport du sous-ministre 1

ANNEXES.

Caisse des pilotes invalides de Montréal, état de la 165
do do Québec, état de la 158
Capitaines et lieutenants, rapport du président du conseil des examinateurs des. 85
Chargements sur le pont des navires, exposé fait par l'honorable P. Mitchell, devant le comité parlementaire en 1873, acte concernant les 171
Charge uniforme, rapport du comité de la commission maritime internationale au sujet d'une ligne de 147
Contributions pour les marins malades, relevé des 109
Dépenses du ministère, état des 55
Facilités à donner à la navigation dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent et dans le port d'Halifax, rapport sur les 110
Inspection des bateaux à vapeur, rapport du président du conseil d' 80
Levés hydrographiques exécutés sur la baie Georgienne en 1890 88
Ligne de charge, Acte modifiant les Actes de la marine marchande au sujet de la 149
Observations des marées, rapport sur les 151
Pigeons messagers 198
Police fluviale de Québec 140
do Correspondance échangée avec la chambre de commerce de Québec, au sujet de la 142
Quais et jetées, recettes provenant des 107
Quais sous le contrôle du ministère, relevé des 104
Récompenses pour sauvetage de vie, état des 156
Service des signaux, rapport concernant le 92
Service météorologique, rapport sur le 57
Stations de sauvetage, état relatif aux 100–101
Stations de télégraphe, liste des 90

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE.

A l'honorable
CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de mon ministère pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, ainsi qu'un compte rendu d'une partie considérable des opérations jusqu'au 1er décembre 1890.

Un supplément accompagnera ce rapport. Il renfermera les rapports des présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur et des examinateurs de capitaines et seconds; ceux des commissaires des havres de Toronto, Belleville, Monréal, Québec, Trois-Rivières, Pictou et Sydney-nord, des commissaires de pilotes, des maîtres de port, des gouverneurs de port; les rapports de la police de rade de Montréal et Québec, ainsi que le relevé des naufrages et accidents.

La dépense totale faite par le ministère dans les différentes divisions du service public qu'il a administrées pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, y compris les appointements du personnel, a été de $807,417.53, tandis que le montant du crédit voté pour cet objet était de $920,420, somme qui comprend les traitements du départment.

Vous observerez que la dépense a été de $113,279.99 moindre que le crédit voté par le parlement. Le département a donc opéré une notable réduction des frais d'administration. Cette économie, pratiquée sans que l'efficacité du service en ait le moindrement souffert, provient de ce que le bureau central a exercé un contrôle plus direct sur les diverses agences. Avant l'introduction de cette réforme, les agents du département dans les différentes provinces étaient chargés de vérifier et solder les comptes sans que ces comptes fussent examinés et appprouvés à Ottawa. Le résultat que je viens de vous signaler à considérablement augmenté l'ouvrage du département. A cause des besoins sans cesse croissants des intérêts de la navigation, une économie rigoureuse devient nécessaire dans l'administration du département de la marine.

La dépense faite pour le service des phares et des côtes a été de $466,155,09, tandis que pendant l'exercice précédent elle s'était élevée à $510,267.57. Il y a donc eu une économie de $44,112.48, bien que le dernier exercice ait vu l'établissement de 20 nouvelles stations de feux, 30 phares et 3 signaux de brume.

Le nombre total des personnes qui sont attachées au service extérieur du ministère était, à la date du présent rapport, de 1,438.

Le service des phares du Canada couvre les divisions suivantes:—La division de l'Ontario, embrassant les phares à l'ouest de Montréal jusqu'aux territoires du Nord-Ouest; la division de Québec, qui s'étend en aval de Montréal et qui comprend le fleuve et

le golfe Saint-Laurent et le Détroit de Belle-Ile; la division du Nouveau-Brunswick; la division de la Nouvelle-Ecosse, y compris Cap-Race, Terreneuve; la division de l'Ile du Prince-Edouard, et la division de la Colombie-Britannique.

Le nombre total des stations de phares du Canada, au 1er décembre dernier, 1890, était de 599, et celui des feux de 705; le nombre des sifflets de brume à vapeur et des cornets de brume automatiques était de 55, et le nombre des gardiens de feux, mécaniciens de sifflets de brume et autres aides, y compris les équipages des phares flottants, était de 750.

Voici quel était, au 31 décembre de chacune des années écoulées de 1868 à 1890, inclusivement, le nombre des feux, sifflets de brume et cornets automatiques en opération dans les différentes provinces du Canada.

Dans ce nombre sont comprises les stations de phares que le Canada entretient sur la côte de Terneuve.

	Stations de phares.	Feux.	Sifflets de brume.	Cornets de brume automatiques.
31 décembre 1868.....	198	227	2	.....
do 1869.....	219	233	2	.....
do 1870.....	240	278	4	.....
do 1871.....	264	297	8	.....
do 1872.....	280	314	13	.....
do 1873.....	316	363	17	.....
do 1874.....	342	384	18	.....
do 1875.....	377	444	22	.....
do 1876.....	407	488	24	.....
do 1877.....	416	509	25	2
do 1878.....	427	518	25	4
do 1879.....	443	542	23	6
do 1880.....	452	551	22	7
do 1881.....	462	553	23	9
do 1882.....	470	562	23	9
do 1883.....	484	578	23	9
do 1884.....	507	597	23	10
do 1885	526	617	23	12
do 1886	534	625	23	16
do 1887.....	561	658	23	24
do 1888.....	569	664	23	27
do 1889.....	579	675	24	29
do 1890.....	599	705	23	32

Le sifflet de brume de l'Etang-du-Nord, Iles de la Madeleine, a été discontinué, ce qui explique la diminution accusée sur l'année dernière.

DIVISION D'ONTARIO.

Cette division renferme les phares et les phares flottants de la partie de la province de Québec à l'ouest de Montréal, ainsi que les phares de la province d'Ontario, c'est-à-dire les phares de la rivière Ottawa, du fleuve Saint-Laurent en amont de Montréal, des grands lacs, de quelques-uns des petits lacs de l'intérieur, et un phare et un phare-flottant sur le lac Winnipeg, province du Manitoba.

Le nombre des phares de la division d'Ontario, y compris les deux du Manitoba, est de 200. Ce sont des phares, phares-balises et phares-flottants entretenus aux frais de l'Etat. Il y a aussi 420 bouées et 20 balises.

Le nombre des gardiens de phares de cette division à la solde du gouvernement est de 158, mais les gardiens emploient, dans plusieurs cas, des aides qu'ils paient à même l'allocation que donne le gouvernement à cette fin.

A l'exception de ceux de la rivière Ottawa et des petits lacs, les phares de cette division ont été inspectés et approvisionnés par le surintendant, M. Patrick Harty, au cours des mois de juillet et d'août derniers; le vapeur *Celtic* avait été nolisé à cette fin moyennant la somme de $3,250. M. Harty a aussi inspecté tous les phares de la rivière Ottawa.

Les travaux suivants ont été exécutés en fait de construction de phares et de réparations importantes, pendant la dernière saison, dans la division d'Ontario :—

On a terminé avec succès les réparations considérables dont la station de feux de Port-Colborne a besoin, et dont le rapport de l'année dernière faisait mention. L'extrémité extérieure du quai brise-lames a été démolie jusqu'au niveau de l'eau, et pour servir de fondations à la nouvelle tour on a construit, au-dessous de l'étiage, une base de béton solide ayant la forme d'un cylindre et entourée d'une enveloppe de tôle forte en acier de $\frac{5}{16}$.

Cette base forme un monolithe de 25 pieds de diamètre sur 22 pieds de hauteur, et comme elle se trouve au-dessous du plus bas niveau des eaux où le bois du quai ne sera jamais atteint par la carie, elle devra constituer une structure permanente qui n'aura plus besoin de réparations.

Sur cette base on a construit une tour fermée en bois de forme octogone, surmontée de la lanterne dont on se servait auparavant, et le grand feu, qui avait été temporairement remplacé par un feu suspendu à une perche, fut remis en action le 1er août dernier.

Le feu, qui est brillant fixe, se trouve à 70 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et il est visible de tous les points d'approche à une distance de 14 milles.

La nouvelle tour est peinturée en blanc, la lanterne de fer en rouge, et la base cylindrique en brun. Le sommet de la base est à 15 pieds au-dessus du plancher du quai, et la hauteur de la tour depuis la base jusqu'à la girouette de la lanterne est de 60 pieds.

La machine du cornet de brume, qui était autrefois dans un appentis près du phare, est maintenant dans la base de la nouvelle tour, endroit beaucoup plus commode.

L'élévation du cornet au-dessus du niveau du lac est de 30 pieds, et le mécanisme est disposé comme auparavant, de façon à donner toutes les $1\frac{1}{2}$ minutes des sons d'une durée de 11 secondes.

Ces ouvrages ont été exécutés par M. W. H. Noble, contremaître des travaux pour le département, et ont coûté $4,761.09.

Le contrat pour la construction du trottoir aérien sur courbes en fer forgé a été adjugé à MM. Dickenson et Suess. Le nouveau trottoir donne satisfaction, car il est plus fort, plus durable, et offre moins de résistance au vent et aux vagues que l'ancien.

La station est maintenant dans un ordre parfait.

Les phares d'alignement établis à Corunna, sur la rivière Sainte-Claire, et dont il était fait mention dans le rapport de l'année dernière, ont été terminés d'une manière satisfaisante par MM. Sutherland et Purser, de Sarnia, dont le prix de contrat était de $339, et les feux ont été alumés le 10 mai dernier. Les tours sont des charpentes de bois carré, dont le côté qui donne sur l'alignement a été couvert en ardoise afin d'en faire des amers plus visibles le jour. Chaque tour a 40 pieds de hauteur depuis le sol jusqu'au toit, est peinturée en blanc, et donne un feu fixe blanc ou brillant, par une lanterne à réflexion boisée à 2 pieds du sommet. Ce feu doit être visible à 4 milles, dans et au-dessus d'un petit arc sur chaque côté de l'alignement.

La tour de devant repose sur le sol à 10 pieds au-dessus de l'eau, au bas de la rue Fane, dans le village de Corunna, près du vieux quai, et à 40 pieds du bord de l'eau. Le feu se trouve à 40 pieds au-dessus de l'eau.

La tour de derrière se trouve sur le côté ouest de la rue Beresford, à 568 pieds sud, 13 degrés est de l'autre, sur un terrain à 30 pieds au-dessus de l'eau. Le feu est à 68 pieds au-dessus de l'eau.

Les deux feux en alignement indiquent la meilleure route à suivre dans le chenal canadien, au delà des hauts-fonds de la tête de l'île Stag sur le côté ouest, et au-delà des hauts-fonds qui se trouvent à l'entrée de Talford's-Creek sur la côte est. Ces feux ont donné grande satisfaction et rendent possible la discontinuation d'un phare-flottant que des amateurs américains entretenaient par souscriptions sur les hauts-fonds de l'île Stag.

Le feu particulier établi à Newcastle, lac Ontario, et dont il était question dans le rapport de l'année dernière, a été mis en exécution à l'ouverture de la navigation cette année. Le même rapport en donne les détails. Le feu se trouve à 29 pieds au-dessus du niveau du lac, et est visible à 10 milles de tous les points d'approche.

Le phare, construit par la compagnie du port, consiste en une très jolie tour carrée en bois, surmontée d'une lanterne en fer, reposant sur le toit de l'entrepôt de la compagnie à l'extrémité du quai.

La compagnie s'est chargée d'entretenir ce feu aussi bien que les feux de l'Etat sont entretenus sur le lac.

La nouvelle lanterne dont parlait le rapport de l'année dernière a été installée dans le phare de la pointe Pelée, sous la direction de M. W. H. Noble. Les frais de ce changement et des réparations se sont élevés à $2,498.66.

Les bâtiments des feux d'alignement construits à l'entrée de Byng-Inlet, que mentionne le rapport de l'année dernière, ont été terminés, et les feux mis en opération aussitôt après l'ouverture de la navigation cette année.

Le phare de devant se trouve tout près du chenal, sur le côté sud, à trois quarts de mille nord-est et un quart de mille est du feu déjà établi sur l'île Gereaux. Le feu est rouge fixe, à 34 pieds au-dessus de l'eau, et doit être visible à 8 milles par-dessus un petit arc de chaque côté de l'alignement. L'appareil est catoptrique.

Le phare est une tour carrée en bois, peinturée en blanc, et mesure 33 pieds de hauteur depuis sa base jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le phare de derrière est à 1,520 pieds, E ¼ N. de l'autre. Le feu est blanc fixe, à 60 pieds au-dessus de l'eau, et doit être visible à 13 milles par-dessus un arc similaire. L'appareil est catoptrique.

La tour est une charpente carrée en bois, peinturée en blanc. La lanterne et l'étage supérieur sont fermés, et le côté qui donne sur l'alignement est recouvert en ardoise pour servir de balise de jour. Sa hauteur du sol à la girouette de la lanterne, est de 49 pieds.

Les deux feux en alignement, direction E. ¼ N., conduisent à l'entrée de Byng Inlet, dans au moins 4 brasses d'eau, faisant parer Magantawan-Ledges sur le côté sud, et Burton Bank sur le côté nord.

L'établissement de ces feux d'alignement à coûté $1,449.08.

Le feu-balise établi au bassin de Foote, Pointe-aux-Pins, sur la rivière Sainte-Marie, et dont il était question dans mon dernier rapport, a été mis en opération le 4 mai.

Le feu est fixe rouge, exhibé par une petite lanterne lenticulaire hissée sur un mât. Il se trouve à 24 pieds au-dessus de l'eau, et doit être visible à 5 milles en amont et en aval. Le mât a 20 pieds de haut.

Le feu est établi à l'extrémité du bassin près le bord de la rivière, et a pour effet de faire éviter les battures qui se trouvent sur le côté sud de la rivière depuis la Pointe-aux-Pins jusqu'à l'entrée du canal.

L'établissement de ce feu a coûté, en tout, $14.33.

Le cornet de brume à vapeur du phare de la pointe Peter, sur la rive sud du comté de Prince-Edouard, lac Ontario, mentionné dans le dernier rapport, n'a été mis en opération que le 21 novembre 1890. M. Innes, le premier entrepreneur, ayant refusé d'exécuter l'ouvrage, il en est résulté un retard dans le transfert du contrat à MM. Irving et Fegan, de Pictou, qui se sont chargés de l'entreprise pour $1,130.

On a profité du retard pour construire, en avant du phare, un brise-lames composé de pierre posée dans du mortier de chaux hydraulique et revêtu de tôle forte en acier. Cet ouvrage a été exécuté par M. W. H. Noble, contremaître des travaux, et a coûté $513.01. Le bâtiment du cornet de brume a été construit sur cette fondation solide, immédiatement en avant de la tour du phare.

Le bâtiment du cornet de brume est en bois, rectangulaire, peinturé en blanc, avec toit brun. Le cornet fait saillie sur le côté faisant face au lac, à une élévation de 16 pieds au-dessus de l'eau, et produit des sons qui durent neuf secondes, avec intervalles de 28 secondes entre chaque son.

L'établissement de cette station a coûté $2,450.28.

Le phare dont le dernier rapport annonçait la construction à la pointe nord de l'île Centre Brother, sur le lac Ontario, dans le comté de Lennox, a été terminé par M. Nathaniel J. Leonard, de Westbrook, qui en avait eu le contrat pour $1,085.

Le feu a été mis en opération pour la première fois le 15 septembre 1890.

Il est blanc fixe, à 31 pieds au-dessus du niveau du lac, et doit être visible à 10 milles de tous les points d'approche. L'appareil d'éclairage est dioptrique, de petites dimensions.

La tour est un bâtiment carré en bois et est peinturée en blanc, ainsi que la cuisine qui lui est attachée. La lanterne de fer qui la surmonte est rouge. La hauteur de la base à la girouette de la lanterne est de 31 pieds.

Dans le cours de l'été dernier un phare fut construit à l'extrémité ouest de l'île Narrow, qui se trouve à la hauteur de la côte nord de l'île Manituline, dans le chenal nord du lac Huron, Algoma, à une courte distance à l'ouest de Petit-Courant.

L'ouvrage a été fait à l'entreprise par M. Charles Mickler, dont le prix du contrat était de $1,425.

Le feu, qui est blanc fixe, à 34 pieds au-dessus de l'eau, fut mis en opération le 21 octobre 1890, et doit être visible à une distance de 11 milles, de tous les points d'approche. L'appareil est dioptrique, de petites dimensions.

Le phare est un bâtiment carré en bois et est peinturé en blanc, ainsi que la cuisine qui lui est attachée. La tour est surmontée d'une lanterne de fer peinturée en rouge. Sa hauteur, de la base à la girouette de la lanterne, est de 35 pieds.

Dans le cours de la dernière saison, deux feux-balises ont été établis sur le lac Témiscamingue pour l'utilité des bateaux qui font le service de cette partie de la rivière Ottawa.

Ce sont des lanternes hissées à des mâts ayant à leur base de petits hangars et reposant sur des jetées en caissons.

Les feux sont blancs fixes, à 30 pieds au-dessus du niveau ordinaire du lac, et visibles de tous les points d'approche.

L'eau de ces feux se trouve sur l'île Schooner, l'autre sur l'île Saucier, près d'Opemican-Narrows.

L'établissement de ces phares a été fait à l'entreprise par M. A. Lansden, d'Opemican, pour $320.

Un petit phare construit, l'été dernier, sur la batture de Ditchburn, lac Rosseau, à un mille de Rosseau dans la direction du sud, district de Muskoka, a été mis en opération le 25 septembre dernier.

Le feu est blanc fixe, à 28 pieds au-dessus du niveau du lac, et visible à 8 milles de tous les points d'approche. L'appareil est dioptrique, de petites dimensions.

Le phare, qui repose sur une petite jetée en caisson, est une tour carrée en bois, peinturée en blanc et couronnée d'une lanterne en fer peinturée en rouge. La hauteur, de la jetée au ventilateur de la lanterne, est de 26 pieds.

Ce phare a été construit à l'entreprise par M. John Haw, de Bracebridge, pour $475. Le total des frais de son établissement se chiffre par $539.16.

Il a été décidé d'établir un phare à l'extrémité sud de l'île qui se trouve à l'entrée de Peninsula Harbour, lac Supérieur. L'entreprise est adjugée à M. Mickler, de Collingwood, pour $3,165.

Il a été aussi décidé d'établir un cornet de brume à vapeur à l'extrémité est de Long-Point, lac Érié, et le contrat pour les constructions nécessaires a été adjugé à MM. McCall et Mason, de St-Williams, au prix de $1,525.

On se propose, dans le cours de l'hiver prochain, de transporter le phare qui se trouve à Port-Lewis, sur la rive sud du lac Saint-François, dans le comté d'Huntingdon, Québec, à une jetée sur le bord du chenal vis-à-vis Saint-Anicet, où il sera d'une utilité beaucoup plus grande que là où il est actuellement. Des soumissions pour cet ouvrage avaient été demandées l'hiver dernier, mais si tard qu'il n'aurait pu être fait à un prix raisonnable, et il a été remis à cette année.

Pour protéger davantage la tour du phare de Colchester Reef, il a été décidé d'entourer la fondation en pierre de jetées en caisson et de remplir de roches l'espace entre ces dernières et la première, de façon a établir une base plus large pour résister à l'action des glaces et des vagues.

Des soumissions furent demandées pour cet ouvrage, mais la plus basse présentée par des entrepreneurs dignes de confiance était encore si élevée que le département a jugé préférable de se charger lui-même de l'entreprise. Un arrêté du conseil ayant été rendu à cet effet, l'ouvrage est en cours d'exécution sous la direction de M. W. H. Noble, contremaître des travaux.

Sur les douze caissons dont la fondation devra être entourée huit ont été mis en place et remplis de pierre, et l'espace entre eux et la jetée qui supporte le phare a été également rempli de pierre.

Les déboursés faits jusqu'ici pour cet ouvrage sont de $5,525.23.

Dans le cours de l'hiver dernier, le caisson qui sert de fondation au phare de Spectacle-Shoal, a été reconstruit, à partir de la ligne d'eau, par M. Noble. Déboursés : $179.94.

Le caisson qui sert de fondation au feu d'alignement de devant, à Owen-Sound, baie Georgienne, a aussi reçu des réparations considérables qui ont été faites à l'entreprise par M. Robert Reed, d'Owen-Sound, moyennant $525.95.

Au cours de l'hiver dernier, contrat a été passé avec M. Thomas Mather, de Keewatin, pour placer sur le lac des Bois, 135 bouées et balises servant à marquer le chenal navigable depuis l'embouchure de la rivière La Pluie jusqu'à Keewatin et le Portage-du-Rat. Ce travail a été fait.

Le prix du contrat de M. Mather est de $3,000 pour la première année, et $500 pour chacune des deux années suivantes. Au bout des trois années du contrat, toutes les bouées et amarres fournies par M. Mather seront la propriété du département.

L'ouverture du canal Murray a nécessité l'installation de huit nouvelles bouées espacées pour marquer le chenal aux abords, et on se propose de construire l'hiver prochain trois tours de feux d'alignement sur des caissons dans la baie de Presqu'Isle pour guider à travers le chenal dragué à partir de l'entrée d'amont du canal Murray jusqu'à la pointe Presqu'Isle.

On croit que lorsque ces feux seront établis, ceux de Presqu'Isle et de Calf Pasture Shoal pourront être discontinués.

Le printemps dernier la glace a emporté la balise qui avait été maintenue jusque là sur l'île Crab, lac Saint-François. Ayant constaté que le chenal marqué par cette balise n'est pas généralement suivi par les navires qui naviguent dans cette partie du Saint-Laurent, nous ne nous proposons pas de la rétablir pour le moment.

La balise établie à l'extrémité du banc qui se trouve à la hauteur de Bold-Head à l'entrée de la baie de Weller, lac Ontario, et dont il a été question dans le dernier rapport, a été emportée l'hiver dernier à la suite de l'affaissement de la barre sur laquelle elle était établie. Comme cette fondation est très sujette à changement, nous ne nous proposons pas de rétablir la bouée.

Outre les réparations les plus importantes qui viennent d'être mentionnées pour perfectionner le service, on en a fait d'autres moins considérables et le peinturage ordinaire.

Le coût total de l'entretien des phares, phares-flottants, cloches de brume, bouées et balises de cette division, y compris les phares et les bateaux-feux du Manitoba, et le phare de la rivière La Pluie, pendant le dernier exercice, a été de $84,035.65, et pendant la même période les frais de construction se sont élevés à $10,366.02.

DIVISION DE QUÉBEC.

Cette division comprend les phares et phares flottants en aval de Montréal, sur le Saint-Laurent, ceux de la rivière Richelieu et du lac Memphremagog, ainsi que tous les phares, phares flottants, sifflets de brume à vapeur, bouées et balises du fleuve et du golfe Saint-Laurent, dans les limites de la province de Québec, en même temps que ceux de la côte nord-ouest de Terreneuve et de la côte du Labrador. Cette division est administrée par M. J. U. Gregory, l'agent du ministère à Québec qui, à part le service des phares, a aussi sous son contrôle les vapeurs fédéraux *Napoléon III* et *Druid*, de même que la police fluviale de Québec.

A la clôture de la navigation, cette division comptait 151 feux fixes et rotatifs, 8 phares flottants, dont 3 sont munis de sifflets de brume à vapeur, 8 canons de brume, 10 sifflets ou cornets de brume à vapeur, 112 bouées, dont 8 sont à gaz, 59 balises et 9 canots de sauvetage pour servir dans les glaces.

Pendant la dernière saison, le steamer *Druid* a approvisionné les phares entre Québec et Montréal, et fait le service des bouées à gaz et autres. Il a aussi approvisionné les phares entre Québec et la Pointe-au-Père.

Le *Napoleon III* a approvisionné tous les phares du bas du fleuve, du golfe, de la baie des Chaleurs, du detroit de Belle-Isle, du Labrador et de la côte nord-ouest de Terreneuve. Le 18 octobre dernier, ce steamer a malheureusement fait naufrage en voulant entrer dans le port de Litle-Grace-Bay, N.E.

Tous les feux, signaux de brume, etc., de cette division, ont été inspectés par M. J. G. Bruneau, un des employés de l'agence à Québec. Le capitaine Demers, du *Druid*, a aussi inspecté quelques-unes des stations qu'il approvisionnait, et l'agent a personnellement inspecté douze des feux les plus importants du bas du Saint-Laurent.

Un cornet de brume à vapeur a été établi dans le cours de la dernière saison, au cap Norman, sur la côte de Terreneuve, au détroit de Belle-Isle, et il a été mis en opération le 4 août dernier. Il donne des sons d'une durée de 5 secondes, avec intervalles de 35 secondes.

Le 1er juillet dernier, le feu établi sur l'Islet Rouge, dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, dans le comté de Saguenay, fut changé de rouge fixe qu'il était,

en un rouge blanc ou étincelant, donnant trois jets de lumière avec intervalles de 10 secondes entre leurs points de plus vif éclat, suivis d'un intervalle de 30 secondes pendant la plus grande partie duquel le feu est totalement éclipsé: il complète ainsi une évolution en 50 secondes.

A part cela, le feu et la station restent ce qu'ils étaient auparavant.

La tour de derrière de l'alignement d'aval, sur l'île Sainte-Thérèse, fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, dans le comté d'Hochelaga, ayant été détruit par un incendie, un nouveau phare fut construit et mis en opération à l'ouverture de la navigation. Le bâtiment a été construit à l'entreprise par MM. Rousson et frères, dont le contrat était de $820.

Le feu est, comme auparavant, blanc fixe, et l'appareil d'éclairage catoptrique.

Il est élevé à 48 pieds au-dessus du niveau ordinaire du fleuve, et il est visible à 12 milles dans et au-dessus d'un petit arc sous chaque côté de l'alignement.

La tour est un bâtiment carré en bois, peinturé en blanc, et a 42 pieds de hauteur depuis le sol jusqu'à la girouette de la lanterne.

Le bâtiment du feu d'alignement de devant s'élève tout près du bord de l'eau sur la rive nord-est de l'île, et se trouve à 600 pieds N. 50° E. du feu de derrière.

Le feu est blanc fixe catoptrique, élevé à 29 pieds au-dessus du niveau ordinaire du fleuve, et est visible à 10 milles par-dessus un arc similaire à celui du feu de derrière.

Le bâtiment consiste en une lanterne de bois peinturée en blanc qui s'élève sur une fondation en pilotis.

La hauteur du sol à la girouette de la lanterne est de 22 pieds.

Les deux feux en alignement sud 50 degrés ouest conduisent à travers le centre du chenal dragué à partir des environs du cap Saint-Michel.

On avait constaté que le sifflet de brume à vapeur établi à l'Etang-du-Nord, île à la Meule, îles de la Madeleine, golfe Saint-Laurent, se trouvait dans un endroit où il ne pouvait être entendu des navires que quand ceux-ci arrivaient tout près des récifs, et il a été discontinué à l'ouverture de la navigation.

Le 12 mai dernier, l'appareil d'éclairage du phare de Saint-Laurent, sur l'île d'Orléans, fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec—qui jusque-là avait été catoptrique, fut changé en dioptrique, en mettant dans la lanterne une lentille de petites dimensions. Le feu n'a pas été autrement modifié, et il reste ce qu'il était, blanc fixe.

Le phare de la pointe Riche, que le gouvernement canadien entretenait sur la côte occidentale de Terreneuve, dans le golfe Saint-Laurent, pour l'avantage des navires canadiens, a été détruit par un incendie le 11 août, et depuis lors cette station n'a montré aucun feu. Les marins diffèrent d'opinion sur la question de savoir s'il serait nécessaire ou à propos de construire un autre phare au même endroit, et je m'occupe en ce moment à savoir des patrons de navires qui suivent la route de Belle-Isle ce qu'ils en pensent.

Le 6 septembre, deux goélettes ont été mises au mouillage dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, pour servir de phares-flottants temporaires, afin d'indi-

quer plus sûrement le meilleur chenal aux navires d'un grand tirant d'eau, au delà de la batture du Tremble et du banc Paget.

Chaque goélette est peinturée en noir et porte le mot *Lightship* en lettres blanches sur chaque côté des bastingages; elle donne un feu rouge fixe par une lanterne élevée à 36 pieds au-dessus de l'eau, et un feu blanc fixe par une lanterne élevée à 26 pieds au-dessus de l'eau. Ces feux doivent être visibles de tous les points de l'horizon, à moins qu'ils ne soient partiellement interceptés par les mâts et les cordages, à une distance de 10 milles. Une boule rouge est aussi hissée à la tête du grand mât, et si, par une cause quelconque, le phare-flottant venait à laisser son mouillage, la boule serait abaissée et les feux ne seraient pas exhibés.

Le phare-flottant de la Pointe-aux-Trembles est mouillé dans 7 brasses d'eau à la hauteur de l'extrémité sud-est de la batture du Tremble, et de ce point l'église de la Pointe-aux-Trembles reste N.-O., et celle de Saint-Antoine S.-O. ½ O.

Le phare-flottant de Sainte-Croix est mouillé dans 4 brasses d'eau à la hauteur de l'extrémité ouest du banc Paget, et de ce point l'église des Ecureuils reste N.-E. ¼ N., et l'église de Sainte-Croix S.-O. ¼ S.

Le 10 septembre, le feu-gaz exhibé par une bouée à l'extrémité ouest du banc de Beaujeu, dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Québec, fut changé de blanc fixe à blanc occultant, la durée de l'occultation étant d'environ 6 secondes.

En même temps, le feu-gaz exhibé par une bouée à l'extrémité est du banc de Beaujeu fut changé de blanc fixe à rouge tendre fixe.

Ces changements ont été faits afin de permettre de distinguer promptement ces feux-bouées des feux des petits navires qui mouillent en grand nombre dans le voisinage.

Ci-suit un résumé des principales réparations et améliorations qui ont été exécutées aux stations de phares de cette division, indépendamment du peinturage ordinaire qui a été fait partout où c'était nécessaire.

Bicquet.

Cette station a été pourvue d'un réservoir en fer de la contenance de 800 gallons, ainsi que d'une grande chaloupe à voiles.

Belle-Isle.

Des charpentiers ont été spécialement envoyés à cette station pour y faire des réparations considérables. Ils ont lambrissé la maison, refait une partie du toit et recouvert tout le toit de bardeaux. L'écurie a été couverte et planchéïée à neuf. Deux nouveaux planchers ont été posés dans le phare d'amont, la maison de refuge a été de nouveau recouverte de bardeaux, et toutes les dépendances extérieures ont subi des réparations générales.

Alignement du Cap Charles.

La tour de derrière était tellement vieille et détériorée qu'elle offrait des dangers à ceux qui faisaient le service des lampes. Le 25 septembre on y a établi un feu au bout d'une perche.

Comme ce feu ne sera plus nécessaire lorsque le chenal profond sera permanemment balisé, on n'y a pas construit une nouvelle tour.

Pointe est d'Anticosti.

On a replacé le lambrissage que le vent avait détaché de la tour au printemps.

Isle à la Pierre.

Deux cents tonnes de pierre ont été placées autour de la jetée pour prévenir le déchaussement.

Phare flottant de la Traverse d'en bas.

Des réparations considérables ont été faites à ce bateau, et spécialement à sa chaudière.

Phare flottant de Manicouagan.

Quelques réparations ont été faites à ce bateau et à sa machine. Des bouilleurs neufs ont été mis dans la chaudière.

Malbaie.

L'ancien feu sur perche a été remplacé par une lanterne en bois construite sur le toit du hangar aux marchandises, et on a remplacé le bec de la lampe par un autre adopté aux mèches plates de très grandes dimensions. Le nouveau feu est décidément meilleur que le premier.

Phare flottant de l'Ile Rouge.

De nouveaux bouilleurs ont été mis dans la chaudière, et la machine a reçu d'autres réparations devenues nécessaires.

Phare flottant de la Traverse d'en haut.

Il a été muni de nouvelles pompes, et sa coque a subi de légères réparations.

Aux phares du Rocher Algernon, des Pots à l'Eau-de-Vie et des Pèlerins, on a remplacé les becs de lampes par les becs doubles de Hink.

A l'ouverture de la navigation cette année, on a changé la situation de plusieurs bouées du fleuve entre Québec et le Saguenay, afin de mieux indiquer les extrémités des hauts-fonds telles que déterminées par les récents travaux hydrographiques du commandant Maxwell.

Les bouées ont été maintenues dans leur nouvelle situation, et ont donné satisfaction aux pilotes et autres intéressés.

Pendant l'exercice clos le 30 juin dernier, l'entretien des phares, phares flottants, dépôts de vivres, bouées, balises et sifflets de brume de cette division, a coûté $106,750,70, et les frais de construction de phares, y compris ceux du signal de brume dernièrement établi au cap Norman, se sont élevés à $5,326.14.

Dans le cours de l'été dernier, un examen spécial du fleuve et du golfe Saint-Laurent entre Québec et le détroit de Belle-Isle a été fait par M. Wm. Anderson, ingénieur du ministère de la marine, et le lieutenant W. H. Smith, M. R., président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds, qui accompagnèrent le steamer "Napoléon III" dans sa tournée d'approvisionnement des phares et signaux de brume du golfe. Ces messieurs furent chargés par vous d'étudier la question d'améliorer la navigation dans cette partie du pays et de faire un rapport à ce sujet, après s'être pénétrés des recommandations présentées par les grandes compagnies maritimes et les marins qui suivent cette route.

Leur rapport fait l'objet d'une annexe du présent livre bleu.

Comme résultat de ce rapport, les améliorations suivantes ont été décrétées:—

A.—La substitution de bombes au canon de brume de Belle-Isle.

B.—Le transfert de cornet de brume de Forteau de son poste actuel à la pointe extrême, afin qu'il puisse être entendu plus distinctement en amont et en aval du détroit.

C.—Même déplacement pour le cornet de brume de l'île Verte.

D.—L'établissement d'une grosse bouée sur le récif de la pointe Heath, Anticosti.

E.—Un changement dans le genre de l'appareil d'éclairage établi au phare de la pointe Renommée, afin de le rendre plus puissant et plus facile à distinguer.

F.—L'établissement d'un sifflet de brume à vapeur au cap Madeleine.

G.—Remplacer le feu fixe de la Pointe-au-Père en feu rotatif.

H.—L'abolition du sifflet de brume du cap Sainte-Anne.

La question d'établir un ou plusieurs autres feux dans le district de Belle-Isle, et un cornet ou autre signal de brume au cap Chatte ou près de là, ainsi que recommandé dans le même rapport, occupe en ce moment l'attention du ministère.

Je me permets de citer ici les conclusions auxquelles en sont venus les auteurs du rapport à propos de la faillibilité des signaux de brume:—

"Nous avons entendu, à de lointaines distances, des signaux comparativement faibles, tandis que des signaux plus puissants ne pouvaient pas être saisis à des distances beaucoup plus courtes.

"Nous avons entendu deux coups de canons qui, tirés, d'après ce que nous avons pu voir dans des conditions absolument identiques, ont donné des résultats très différents. En présence de ces faits que tous les navigateurs intelligents devraient s'efforcer de connaître et dont la plupart doivent avoir eu une certaine expérience, il est difficile de comprendre pourquoi plusieurs attendent des résultats invariablement bons de tous les signaux de brume échelonnés sur nos côtes, et comment il se fait que quelques-uns se laissent entraîner à des risques sérieux en mettant leur navire dans des positions dangereuses, tout cela parce qu'ils s'attendent à entendre le signal là où ils le supposent, bien que le navire ait depuis quelque temps suivie une route estimée et qu'ils n'aient pas beaucoup fait attention à la direction du courant. Si on faisait un peu plus usage de la sonde en approchant de ces endroits, il y aurait bien moins d'accidents.

"Bien peu de signaux de brume se trouvent aux endroits précis où ils devraient être, à l'abri de toute influence locale préjudiciable—quoique, dans la plupart des cas, on ait choisi la situation la plus favorable à leur installation. A l'appui de ce que nous venons de dire, nous citerons le signal de brume de la pointe sud d'Anticosti. Il se trouve aussi loin de la pointe qu'il a été possible de le mettre: pas d'arbres, de bâtisses ni de promontoires pour empêcher le son ou l'écho du signal de parvenir au large; et cependant nous sommes convaincus que les hauts-fonds qui s'étendent à près de deux milles de la pointe créent souvent un échauffement inégal de l'atmosphère et font lever des couches d'air de température et de densité variables que

le son ne peut pénétrer. Des conditions à peu près semblables existent à la pointe Heath. Cependant, quoique toutes ces conditions amoindrissent la valeur des signaux, nous n'avons aucun doute que les navigateurs se plaindraient si l'une ou l'autre de ces stations était abolie.

" En principe général, des signaux de brume ne devraient être établis que dans des endroits dont les navires peuvent s'approcher sans danger. Tout au plus, un signal de brume doit servir à déterminer l'endroit, non la localité."

Ces conclusions paraissent expliquer suffisamment les nombreuses plaintes qui ont été faites contre le canon de brume de Belle-Isle, car toutes les recherches qu'il a été possible de faire ont prouvé que le service du canon avait été bien fait.

S'il fallait une nouvelle preuve pour démontrer qu'on ne doit pas toujours s'en rapporter aux signaux de brume, le naufrage du *City of Rome* à Fostnet-Rock, à la hauteur des côtes d'Irlande, le 8 juin dernier, pourrait être cité.

Le signal de brume, à Fostnet-Rock, est donné par l'explosion d'une gargousse à fulmi-coton, et les navigateurs en général le tiennent pour l'un des plus puissants et des plus utiles qu'il y ait sur les côtes britanniques.

Le rapport de l'enquête à laquelle ce désastre maritime a donné lieu dit qu'un faible son seulement, ressemblant au bruit lointain du canon, a été entendu avant que le navire touchât; mais plusieurs témoins ont déclaré que des signaux explosifs ont été donnés à intervalles réguliers.

Une épreuve comparative, faite aux différentes stations, ayant démontré que la poudre dont on se servait depuis deux ans pour les canons de brume, était inférieure à celle qu'on employait en 1888, ordre a été donné de pourvoir à l'avenir les canons d'une poudre de meilleure qualité.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Cette division, placée sous le contrôle de M. H. W. Johnston, agent du ministère dans cette province, possède aujourd'hui 170 phares exhibant 177 feux, 1 phare flottant, 16 sifflets de brume à vapeur, 13 signaux de brume à main, 2 cloches de brume, 3 stations de canons à signaux, 10 bouées automatiques à signal, 7 bouées-cloches en fer, 105 bouées-barils, environ 650 bouées de bouts de mâts et autres petites bouées, 8 balises fixes, 15 stations de bateaux de sauvetage, 3 établissements de secours et 3 stations de signaux.

Les phares, signaux de brume et de stations de sauvetage ont été visités par M. C. A. Hutchins, surintendant des phares de la Nouvelle-Ecosse. M. Warner, le mécanicien du *Newfield*, a aussi examiné les chaudières et les machines, lorsque l'occasion s'en est présentée.

Deux nouveaux phares, deux nouveaux feux d'alignement sur perche et un feu sur perche ont été terminés et mis en opération cette année.

Nouveaux phares terminés cette année.

Chéticamp—Havre de l'est.

Deux feux d'alignement ont été terminés et mis en opération dans le havre de l'est, Chéticamp, comté d'Inverness, Cap-Breton, pour faciliter aux navires l'entrée du port par le chenal dragué.

Les deux feux sont exhibés dans des lanternes hissés sur des mâts ayant à leur base un petit hangar peinturé en blanc. Le feu de devant est rouge fixe, élevé à 45 pieds au-dessus de l'eau haute; celui de derrière est blanc fixe, à 90 pieds au-dessus de l'eau haute et 330 verges de distance de l'autre.

Les deux feux en alignement, dans une direction S. $\frac{1}{4}$ O. $\frac{3}{4}$ O., conduisent à travers le chenal dragué, qui est marqué des deux côtés par des bouées-espars, au mouillage dans le havre de l'est.

Feux d'alignement de Pictou.

Deux feux d'alignement sur perches ont été établis sur la ferme d'Alexander Fraser, côté nord de l'entrée du havre de Pictou, pour indiquer la direction du chenal entre le banc de sable qui se trouve à la hauteur du feu de la barre de Pictou sur le côté sud, et la batture de Murdock sur le côté nord.

Ces deux feux sont rouges fixes, exhibés par des lanternes à réflecteurs hissées sur des mâts. Celui de devant se trouve à 600 pieds de la rive, à 56 pieds au-dessus de l'eau haute. Celui de derrière se trouve à 450 pieds N.-O. $\frac{1}{4}$ O., $\frac{1}{4}$ O., de l'autre, et est élevé à 75 pieds au-dessus de l'eau haute.

L'établissement de ces feux a coûté $159.22.

Anse de Clarke.

Un feu-perche a été établi et mis en opération dans l'anse de Clarke, baie Ouest, lac Bras d'Or, au mois de juillet dernier.

La lanterne est hissée sur un mât de 20 pieds de haut érigé sur la terre ferme sur le côté nord de l'anse. Le feu est fixe rouge, élevé à 95 pieds au-dessus de l'eau haute, et doit être visible à une distance de 6 milles.

Une direction N.-O. conduira les navires dans l'anse après avoir paré les trois battures qui se trouvent au sud de l'île George et qui ont été marquées par des bouées-espars.

Un phare a été établi à Harbour-Point, sur la rive sud de la baie Gabarus, Cap-Breton, pour aider les navires qui naviguent dans la baie Gabarus et les conduire à un mouillage sûr derrière Harbour-Point.

Le feu est rouge fixe, à 45 pieds au-dessus de l'eau, et doit être visible à une distance de 8 milles de tous les points d'approche. L'appareil est dioptrique, de petites dimensions.

Le bâtiment de feu est une tour carrée en bois, peinturée en blanc et surmontée d'une lanterne de fer peinturée en rouge. La hauteur, du sol à la girouette de la lanterne, est de 32 pieds.

Ce phare a été construit par M. Neil McNiell, à l'entreprise, et mis en opération le 1er novembre. Le prix de contrat était de $650, et le total des frais de construction a été de $748.33.

Ile de Page—Port Latour.

Un phare a été établi sur l'île de Page, Port Latour, sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, pour aider les navires qui veulent entrer dans le havre de Port Latour.

Le feu est blanc fixe, élevé à 46 pieds au-dessus de l'eau haute. Le bâtiment est une tour carrée en bois, avec cuisine attachée, peinturée en blanc. La tour est sur-

montée d'une lanterne de fer peinturée en rouge. La hauteur, du sol à la girouette de la lanterne, est de 34 pieds. Ce phare a été construit par MM. G. DeChamp et fils, de Shelburne, pour le prix de contrat de $1,425, et mis en opération le 15 novembre. Les déboursés faits jusqu'ici pour ce phare sont de $1,009,57.

CHANGEMENTS OPÉRÉS DANS LA NATURE DE CERTAINS FEUX.

Ile aux Œufs.

Une nouvelle horloge Chanteloup et un nouvel appareil d'éclairage ont été fournis, et le feu alternativement rouge et blanc, donnant un éclat toutes les minutes, a été remplacé par un groupe de feux blancs ou brillants, donnant trois éclats, avec intervalles de 15 secondes entre leurs points de plus grand éclat, suivis d'un intervalle de 30 secondes. Ce changement a pris effet le 15 juin dernier.

Ile du Castor.

Une nouvelle horloge Chanteloup et un nouvel appareil d'éclairage ont aussi été fournis à cette station, et le feu, qui était brillant, faisant une évolution toutes les deux minutes, a été changé en feu brillant rotatif ou donnant un éclat toutes les 45 secondes. Le changement a pris effet le 15 juin dernier,

Ces deux changements ont été opérés pour éviter le risque de confondre les deux feux en question, et aussi pour les rendre meilleurs.

ABORDS DU PORT D'HALIFAX.

La haute valeur de la flotte marchande qui fréquente le port d'Halifax d'un bout de l'année à l'autre, et les vastes dimensions des navires transatlantiques qui s'en servent aujourd'hui, sans compter la perspective d'une importance croissante, exigent que les abords de l'entrée de ce port soient aussi perfectionnés que possible.

C'est pourquoi M. Wm P. Anderson, ingénieur du ministère de la marine, et le lieutenant W. H. Smith, M.R., président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds, ont reçu de vous instruction d'examiner et de comparer les nombreuses recommandations et demandes qui ont été faites pour améliorer la navigation en cet endroit, de visiter personnellement l'entrée en question, et de préparer un rapport spécial concernant toutes ces recommandations et contenant leur opinion sur les moyens les plus désirables à adopter pour rendre l'entrée aussi sûre que possible.

Leur rapport est annexé au présent.

Suivant les recommandations contenues dans ce rapport, ordre a été donné d'exécuter les améliorations suivantes :—

1. L'établissement d'une nouvelle bouée-sifflet sur le rivage extérieur, à la hauteur de Sambro.

2. Le transport du sifflet à vapeur de l'île Sambro à Chebucto-Head, et la substitution de bombes ou autres signaux d'explosion au sifflet de Sambro.

3. L'établissement d'une bouée-cloche sur le haut-fond Neverfail.

4. Le remplacement des bouées-barils qui se trouvent sur le rocher Mars et le haut-fond Thrumcap par des bouées plus grosses surmontées d'amers aisés à voir ; et l'amilioration des bouées qui servent dans le port.

La première de ces améliorations va avoir pour résultat d'établir une chaîne complète de signaux de brume sur tous les côtés de l'entrée extérieure du port, de sorte qu'il sera difficile de passer dans les eaux dangereuses sans saisir l'un ou l'autre des signaux de brume qui encercleront l'entrée du port.

L'établissement d'un sifflet de brume sur Chebucto-Head sera, nous l'espérons, de la plus haute importance, car cette station est admirablement située pour un signal de brume, et les navires qui auraient passé les autres signaux sans les voir, peuvent espérer pleinement de saisir ce sifflet à temps pour établir leur situation et entrer dans le port.

Le haut-fond Neverfail n'avait jamais été balisé jusqu'ici, car il n'offrait du danger qu'aux navires du plus grand tirant d'eau ; mais l'établissement d'une bouée-cloche sur ce point constituera un nouveau signal dans la chaîne qui conduit de la mer dans l'extérieur du port.

RÉPARATIONS FAITES AUX SIGNAUX DE BRUME.

Ile aux Atocas.

Il est question d'installer à cette station une chaudière double pour faire fonctionner la trompette de brume et utiliser la machine qui met le sifflet actuel en mouvement pour la chaudière double qui doit être fournie à Yarmouth.

Meagher's-Beach.

Par suite d'une cheminée défectueuse à laquelle se rattachait la chaudière, le toit en bois de la tour a pris feu au mois d'août dernier. L'incendie fut éteint par le gardien et son aide avant de causer beaucoup de dégâts. Subséquemment, la cheminée fut démolie et reconstruite à partir du toit, et le toit lui-même fut réparé. Ces travaux furent exécutés par M. Michael Walsh, d'Halifax.

Yarmouth.

On est à fabriquer une chaudière pour cette station, et, aussitôt terminée elle sera installée à côté de celle qu'il y a en ce moment. Cette importante station aura alors deux chaudières, et il ne sera plus nécessaire d'interrompre le service quand il s'agira de faire des réparations.

Isle Bryer.

Une chaudière est aussi en cours de confection pour cette station, et bientôt elle remplacera la vieille chaudière actuelle qui est parfaitement usée.

Digby.

La vieille chaudière, réparée l'année dernière, a été installée à côté de la nouvelle, ainsi qu'un appareil automatique Crosby avec tous ses accessoires. Les tuyaux qui vont du réservoir à la chambre de la machine ont été encaissés pour les protéger contre la gelée, et le réservoir a été réparé.

Ci-suit un résumé des réparations et améliorations considérables qui ont été faites aux différentes stations dans le cours de l'année dernière.

A L'EST D'HALIFAX.

Isle du Diable.

On a construit un nouveau logement pour le gardien ; déplacé le dépôt aux huiles, qui a été installé dans un endroit plns favorable, avec nouvelles fondations et

plancher nouveau ; construit une cabane à chaloupe et une glissoire au débarcadère; recouvert en bardeaux la tour de l'ouest ; peinturé les bâtiments et refait le pont qui traverse le ruisseau entre les deux phares. Les travaux ont été faits à l'entreprise par M. Lund, pour la somme totale de $1,115.

Country-Harbour.

Ce phare a reçu un nouveau jeu de lampes, réflecteurs et fontaines en cuivre, et on a substitué des lampes à mèches plate de très grandes dimensions aux lampes à bec circulaire afin d'améliorer le feu.

Cap la Ronde.

On a construit une nouvelle plateforme de lanterne sur la tour du phare, posé des soliveaux neufs sous le plancher d'en bas, pratiqué une nouvelle fenêtre sur le côté est de la tour, et une nouvelle porte d'entrée à la cave. On a reposé des étais en fil métallique garnis de boucles, et peinturé le phare et les bâtiments.

Canso Nord.

On est à prendre des arrangements pour renouveler la plateforme de la lanterne et installer une nouvelle lanterne de 10 pieds munie d'un appareil d'éclairage amélioré, car la vieille lanterne et son appareil ont été condamnés, et la plateforme en bois est tellement pourrie qu'elle ne peut être réparée.

Havre au Bouche.

Les deux tours ont été dégarnies, les parties pourries des soliveaux remplacées et les murs recouverts en bardeaux. Les fondations de la tour d'amont ont été démolies et reconstruites, et les deux bâtiments complètement réparés et peinturés.

A l'ouest d'Halifax.

Hobson's-Nose.

La levée du côté nord de l'île, qui commençait à s'ébranler et qui mettait ainsi le phare et les bâtiments en danger, a été protégée par la construction d'un cloisonnage en caissons remplis de roches et ayant les dimensions suivantes: à l'est de la cabane de la chaloupe, 50 pieds de long, 6 pieds de haut et 8 pieds de large; à l'ouest, 75 pieds de long, 6 pieds de haut et 8 pieds de large. L'ancien cloisonnage, à l'ouest de la cabane de la chaloupe, a été prolongé de 16 pieds, et la levée, sur le côté intérieur du chemin qui conduit au débarcadère, protégée par des caissons plus petits. L'escarpe de la levée a été recouverte de gazon pour former de la tourbe. Cet ouvrage a été fort bien exécuté par le gardien, à l'entreprise, pour $265.

Little-Hope.

Le débarcadère a été refait, et on a enlevé les grosses roches. L'angle du brise-lames en pierre, que l'eau avait affouillé, a été reconstruit en blocs de granit cimentés par de la chaux hydraulique.

Service des bouées.

Toute l'attention possible a été donnée à l'entretien des nombreuses bouées automatiques et autres échelonnées sur cette côte ; mais le *Newfield* et le *Lansdowne* étant principalement occupés à d'autres services, il a été impossible de veiller à ce

qu'elles fussent toutes maintenues en place et d'installer celles dont l'établissement avait été autorisé.

Des tempêtes, l'irrégularité apportée à l'inspection et au changement des amarrages, et d'autres causes inévitables, font que les accidents, dans ce service, ont été nombreux en comparaison des années précédentes.

La bouée automatique de Louisbourg et ses amarrages ont disparu, et malgré tous les efforts tentés par le *Newfield* à l'aide du grappin, la bouée n'a pu être retrouvée et n'est pas encore remplacée. Une autre sera bientôt installée en cet endroit.

Le *Newfield* a ramené la bouée automatique de Blonde pour être réparée ; une autre bouée a été installée au mois de juin dernier.

Le *Lansdowne* a aussi ramené la bouée automatique de Lockeport, qu'il avait trouvée flottante, avariée et ayant perdu ses amarrages ; il en a placé une autre au même endroit.

Le *Newfield* a retrouvé avec le grappin, au large d'Halifax, la bouée automatique du large qui avait disparu, et l'a ramenée pour être réparée; il en a installé une autre au même endroit.

La bouée automatique de Lurcher, qui était allée en dérive, a été ramenée par le *Newfield*, qui a posé une autre bouée à sa place.

La bouée-cloche de Lahave, qui avait été renversée, fut relevée, et une nouvelle cage fut placée sur la bouée.

La bouée-cloche du brisant S. O., Port-Medway, qui avait été renversée, fut relevée.

Le *Newfield* a ramené la bouée-cloche des Sœurs qui avait perdu cage et pivot, et a placé une autre bouée.

Le *Lansdowne* a ramenée la bouée-cloche de Brézil, trouvée en dérive et ayant perdu ses amarrages, et a placé une nouvelle bouée.

Toutes ces bouées étaient du modèle du *Trinity-House*, et on a constaté qu'elles n'étaient pas adaptées au service de cette côte, parce qu'elles sont sujettes à être renversées par la formation de glace autour de la cloche et de la cage, ce qui les fait apiquer fortement, et la cloche qui se trouve si près de la plateforme ne se fait pas entendre aussi bien.

On a fait l'essai d'une de ces bouées dont on avait enlevé la cage et que l'on avait munie d'un appareil imaginé par l'inspecteur des phares; la cloche se trouvait élevée, sur des montants, à 4 pieds à peu près au-dessus de la plate-forme. Cette bouée fut mouillée à la hauteur des Sœurs, Sambro, le 30 novembre 1888, et resta parfaitement intacte et en place jusqu'au 3 janvier 1890 ; le son clair qu'elle produisait même en temps calme et qui était entendu a une plus grande distance qu'auparavant, a donné beaucoup de satisfaction aux marins. Quatre bouées ont été récemment construites sur ce principe.

Une bouée-cloche qui avait été placée à la hauteur du passage de Yarmouth a été trouvée, deux jours après, enfoncée sous l'eau. Elle a été ramenée pour être réparée, puis remise en place le 2 août dernier.

Le *Newfield* a placé une nouvelle bouée-baril en fer, et ses amarrages sur le récif de Pease, car l'ancienne bouée avait été trouvée en dérive, ayant perdu ses amarrages.

La bouée de Roaring-Bull, Canso, ayant été trouvée flottante après avoir perdu ses amarrages, le *Newfield* a placé une nouvelle bouée en cet endroit.

Une nouvelle cage a été installée sur la bouée-baril en fer de Lichfield.

Le balisage a reçu, dans le cours de l'année dernière, les additions suivantes :—

Une bouée-cloche, peinturée en rouge, a été installée à la hauteur du passage de Yarmouth, dans la baie de Fundy, sur la côte occidentale de la province, comme bouée d'embouchure, pour faciliter aux navires l'entrée de Yarmouth. La bouée est amarrée dans 10 brasses d'eau.

Des bouées ont été placées pour marquer les hauts-fonds qui se trouvent en dehors de l'entrée de l'anse de Clark, sur le côté nord de la baie ouest, lac Bras d'Or, Cap-Breton : un bout de mât rouge sur le bord ouest du haut-fond à la hauteur de l'île George ; un bout de mât rouge sur bord ouest du haut-fond Paddle ; un bout de mât noir sur le bord est de la batture, à l'ouest du haut-fond Paddle. Ces bouées sont amarrées dans 4 brasses d'eau.

Trois bouées-espars ont été placées pour marquer des hauts-fonds à l'entrée du havre Crow, dans la baie Chedabucto, comté de Guysboro, comme suit : un bout de mât rouge sur le récif de Corveau ; un bout de mât noir à la hauteur du rocher, pointe ouest de l'île Rook, et un bout de mât noir sur les rochers Brodie.

Trois bouées ont été placées pour marquer des hauts-fonds dans l'anse de Brichton, comté de Shelburne, et elles doivent être entretenues par M. James S. Oker, moyennant $25 par année, prix du contrat.

Quatre bouées-espars ont été placées pour marquer des hauts-fonds qui s'avancent dans le havre de Upper Prospect, sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, comté d'Halifax, comme suit :—

Un bout de mât noir à la hauteur de la pointe de Kelly ; deux bouts de mâts noirs à la hauteur du récif de Kelly ; un bout de mât rouge à la hauteur du rocher sur le côté est de l'île Huron. Le contrat pour l'entretien a été adjugé à John D. Christian pour 3 ans à raison de $38 par année.

Un baril et deux bouées-espars ont été placées pour marquer des hauts-fonds qui se trouvent à l'entrée de l'Ardoise, comté de Richmond, Cap-Breton, en vertu d'un contrat pour 3 ans, par M. Ephraïm Preghent, à $24 par année.

Cinq bouées-espars ont été placées pour marquer des hauts-fonds à la hauteur de l'entrée du havre Three-Fathoms et la route du chenal en dedans. Le contrat pour l'entretien a été donnée pour 3 ans à M. G. F. Graham, moyennant $66.66 par année.

Ile de Sable.

Les phares, stations du dehors et les appareils de sauvetage ont été inspectés par le surintendant des phares au mois de juillet dernier, et des arrangements ont été pris pour l'exécution de différentes réparations et la construction de nouveaux bâtiments.

Une nouvelle maison a été construite pour loger les hommes à la station principale.

Une nouvelle maison, 1½ étage de haut, 22 sur 28 pieds, avec rallonge de 18 sur 14 pieds, et une grange de 30 sur 37 pieds ont été construites sur un terrain neuf et dans un endroit plus commode à la station n° 4, extrémité est. Une des vieilles granges a été aussi transportée dans un nouvel endroit et complètement réparée.

On a trouvé, en dégarnissant le phare de la station n° 6, que seize des principaux poteaux qui soutiennent la tour étaient dans un état avancé de pourriture à leur extrémité inférieure. Toutes les parties pourries ont été enlevées et remplacées.

On a aussi constaté que la moitié du bois qui formait la tour ronde au-dessous de la lanterne était en très mauvais état ; toutes les parties cariées ont été enlevées et

remplacées par du bois sain. Les côtés de la tour principale ont été ensuite dégarnis et recouverts en bardeaux, et le toit a été peinturé. Le phare est maintenant en excellent état.

Un constructeur de canots a été expédié à l'île avec des matériaux pour poser de nouveaux coudes au bateau des messages et le réparer complètement. Ces réparations faites, le bateau a ramené à Halifax le patron et l'équipage de la barque norvégienne naufragée *Gerda*.

Tous ces travaux ont été en grande partie exécutés par les employés de l'établissement sous la direction du surintendant ; quatre charpentiers seulement avaient été expédiés d'Halifax avec les matériaux.

Ile Saint-Paul.

Dans le cours de l'été dernier, le *Newfield* a posé un câble télégraphique entre l'île et l'anse de Meal, et une communication téléphonique a été établie entre la station du télégraphe de l'anse et la résidence du gardien sur l'île.

Un poste de signaux a été établi à la station principale et confié à la garde du surintendant de l'établissement de secours, qui a reçu le code et les signaux nécessaires.

Feu du Cap Race.

Comme il était dit dans le rapport de l'année dernière, le phare établi au cap Race, sur l'île de Terreneuve, a été définitivement transféré par le gouvernement de Sa Majesté à celui du Canada le 1er juillet 1886, et la somme de $100,151.50, balance des deniers perçus par la Chambre de Commerce de Londres pour droits de feux, a été payée au gouvernement canadien, avec l'entente que les phares et signaux de brume seraient à l'avenir entretenus aux frais du Canada, et qu'il ne serait pas exigé de droits pour cet entretien. Les frais d'entretien de cette station pendant le dernier exercice se sont élevés à $4,298.74, dont $2,024.17 pour charbon, fret, etc., et $663.23 pour réparations.

Les déboursés occasionnés par cette station, depuis son transfert au gouvernement canadien jusqu'au 30 juin dernier, se sont élevés en totalité à $21,234.20, soit en moyenne $5,308.55 par année.

Les frais d'entretien des phares, sifflets de brume à vapeur, etc., dans la province de la Nouvelle-Ecosse, y compris les établissements de secours des îles de Sable, Saint-Paul et Scatterie, se sont élevés, pendant le dernier exercice, à $139,469.56, et ceux de construction à $2,925.81.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Cette division comprend tous les phares, sifflets de brume, bouées et balises des côtes et rivières de la province du Nouveau-Brunswick, et est sous le contrôle de M. J. H. Harding, agent du ministère à Saint-Jean. Il y a dans cette division 112 phares, 1 phare flottant, 13 signaux de brume, 3 bouées automatiques, et 480 autres bouées.

Un phare a été établi sur la pointe de Ward, Rockport, à l'entrée du bassin de Cumberland, dans le comté de Westmoreland, et mis en opération à l'ouverture de a navigation le printemps dernier.

Le feu est blanc fixe, élevé à 72 pieds au-dessus des hautes eaux, et doit être visible à 10 milles par-dessus un arc de 208⅛ degrés entre les directions de E. N.-E. par sud à S. O. ½ O. L'appareil est dioptrique, de petites dimensions. La tour est carrée, en bois et peinturée en blanc. Sa hauteur, de la base à la girouette, est de 22 pieds.

Un phare a été pareillement établi à la pointe de Belloni, côté est de l'entrée du havre de Bathurst, baie des Chaleurs, dans le comté de Gloucester, et mis en opération à l'ouverture de la navigation le printemps dernier.

Le feu est blanc fixe, élevé à 30 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être visible à 10 milles de l'est par sud et ouest. L'appareil est dioptrique, de petites dimensions. La tour est carrée, en bois et peinturée en blanc ; sa hauteur, de la base à la girouette de la lanterne, est de 22 pieds. Le feu à pour objet principal d'indiquer la limite extérieure du haut-fond qui s'étend à la hauteur de l'entrée du havre.

Deux feux d'alignement ont aussi été établis près de la pointe de Hatfield, sur le côté ouest de la baie de Belle-Isle, dans le comté de King, et mis en opération à l'ouverture de la navigation le printemps dernier. Ces feux s'élèvent à l'entrée du chenal dragué qui conduit des grandes eaux de la baie de Belle-Isle au débarcadère public, et ont pour objet de guider les navires dans le chenal. Le feu de devant est rouge fixe. exhibé par une lanterne hissée sur un mât de 20 pieds de haut. Il est à 25 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et doit être visible à deux milles dans l'alignement.

Le feu de derrière se trouve à 160 pieds N. par E.¾ E. de l'autre, et est exhibé par une lanterne fixée au bout d'une maison par un support, à 17 pieds au-dessus du sol. La maison est carrée, en bois et peinturée en blanc. Le feu est rouge fixe, à 26 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et doit être visible à deux milles dans l'alignement. L'alignement fait voir le centre du chenal, N. par E.¾ E., à l'extrémité extérieure duquel, à bâbord, une bouée-baril noire est amarrée. Les deux côtés du chenal, depuis la bouée jusqu'au débarcadère public, sont balisés de petits arbres.

Abords du port de Saint-Jean.

Uue bouée-sifflet automatique, peinturée en noir, a été mouillée à la hauteur de la pointe Black, dans la baie de Fundy, à l'entrée du port de Saint-Jean, et amarrée dans environ 16 brasses d'eau.

La bouée est du modèle Courtenay, surmontée d'un sifflet de 10 pouces qui est mis en opération par l'opération de la mer, donnant un son chaque fois qu'il tombe dans le creux des vagues. Quand l'eau est calme, le sifflet ne se fait pas entendre.

L'établissement de cette bouée ajoute un anneau à la chaîne de signaux de brume qui entoure les abords de ce port, un des plus importants que nous ayons sur nos côtes canadiennes par le grand nombre de navires marchands européens et américains qui le fréquentent, par les facilités qu'il offre aux chemins de fer et pour sa valeur croissante comme port d'hiver et d'été.

Avec l'installation de cette bouée, on croit que le port de Saint-Jean offre toutes les garanties possibles aux navires dans les temps obscurs et brumeux, et il me fait plaisir d'appeler l'attention sur la circulaire imprimée du conseil de commerce de Saint-Jean, dans laquelle il est dit que ce port est un des mieux éclairés, des mieux balisés du Canada.

Voici un résumé des principales réparations et améliorations qui ont été faites aux stations de phares de cette division.

Balises de Bathurst.

Des réparations pour une valeur de $228.50 ont été faites à la balise de derrière.

Belle-Isle.

Le hangar sur lequel était établi le feu d'alignement avait été emporté par la glace au printemps. On a rétabli le feu sur une perche fixée au quai.

Cap Enragé.

On a construit un hangar pour couvrir les réservoirs à l'eau. Dépenses, $147.

Dipper-Harbour.

La disposition des verres de la lanterne, dans la petite tour, a été modifiée de façon à donner une réflexion du feu au sud-est, car on avait constaté que le feu n'avait pas jusque-là été assez fort pour porter dans cette direction.

Ile de la Meule.

Des réparations qui ont occasionné une dépense de $230, matériaux et ouvriers compris, ont été faites à cette station. Il est question, pour l'année prochaine, de transférer le signal de brume dans un endroit plus élevé, en avant du phare.

Signal de brume de Grand-Manan.

On est à faire, à cette station, des travaux qui devront améliorer le service d'eau: construction de nouveaux réservoirs, reposage de conduits et construction d'un tramway jusqu'au signal de brume.

Phare flottant de Miramichi.

Ce bateau-feu a subi des réparations pour un montant de $151.99.

Feu et signal de brume de l'Ile aux Perdrix.

Des avaries causées par une tempête au toit du signal de brume ont été réparées; la chaudière a aussi subi des réparations.

South-West Head.

Cette station a été fortement éprouvée, l'année dernière, par un cyclone. Le gardien répare en ce moment les avaries.

Williams'-Landing.

Le feu de cette station a été abordé et emporté par un navire. Il a fallu le remplacer, et on y travaille.

En outre des travaux qui viennent d'être résumés, différentes réparations secondaires ont été faites à quelques autres stations.

Les frais d'entretien des feux, sifflets de brume, bouées et balises de la province du Nouveau-Brunswick, pendant le dernier exercice, se sont élevés à $61,608.91, et ceux de construction à $3,498.68.

Disvision de l'Ile du Prince-Edouard.

Cette division est sous le contrôle de M. Artemas Lord, l'agent du ministère à Charlottetown. Elle renferme 52 feux et un signal de brume et 39 gardiens La plupart des feux sont situés sur des caps, et servent aux fins générales de la navigation; les autres sont des feux de port, et principalement à l'usage des pêcheurs. Dans cette division, 35 havres sont aussi balisés par le ministère, et au cours de la dernière saison une bouée-sifflet automatique a été mouillée à la hauteur des Rochers du Sauvage, près du phare de l'Ile du Bois, dans le détroit de Northumberland, au large de la côte sud de l'île. Cette bouée est sonnée par l'action de la mer, le sifflet donnant un coup chaque fois que la bouée tombe dans le creux des vagues. On dit qu'il a été entendu à une distance de 15 milles.

Les phares de cette division ont été visités et approvisionnés, l'a nnée dernière, par l'agent, qui s'est servi pour cela de la goëlette *Prince-Edward.* Au dire des rapports reçus, ils paraissent être en assez bonne condition et bien entretenus.

Au cours de la dernière saison, deux feux d'alignement ont été établis sur la grève de Brighton, côté est de la rivière du Nord, dans le port de Charlottetown, dans le détroit de Northumberland, et mis en opération à l'ouverture de la navigation générale le printemps dernier. Ils seront maintenus pendant toute la durée de la navigation, et en hiver tant que des steamers entreront dans le port de Charlottetown.

Les deux feux sont rouges fixes, exhibés par des lenternes hissées sur des mâts, avec une balise taillée en diamant à la tête de chaque mât comme marque de jour, et un hangar au pied,—le tout peinturé en blanc.

Le mât d'alignement de devant s'élève à l'angle nord-ouest du brise-lames de la propriété de l'honorable G. W. Howlan, et a 40 pieds de haut. La face doit être visible à 7 milles par-dessus un petit arc sur chaque côté de l'alignement.

Le mât d'alignement de derrière s'élève sur le terrain de l'ancien asile, à 1,275 pieds franc nord du premier, et a 42 pieds de haut. Le feu est élevé à 72 pieds au-dessus des hautes eaux, et doit être visible à 9 milles par-dessus un petit arc sur chaque côté de l'alignement.

Les navires entrant dans le port tiendront l'alignement du feu de la pointe de Haszard jusqu'à ce que les deux feux de la grève de Brighton soient confondus en un seul, alors ils se dirigeront franc nord et tiendront l'alignement jusqu'à la hauteur de la pointe Canseau, puis ils continueront à monter dans le port en se guidant sur les feux de la ville.

En conséquence de l'établissement des feux d'alignement de la pointe Haszard, le trait de feu rouge exhibé d'une fenêtre du havre de la pointe Blockhouse, sur le côté ouest de l'entrée du port de Charlottetown, sur la côte du détroit de Northumberland de l'Ile du Prince-Edouard, qui indiquait la direction de la bouée cloche à partir du phare, n'était plus nécessaire, et il a été discontinué depuis l'ouverture de la navigation.

En conséquence de la formation de bancs de sable dans l'alignement des feux de Tracadie, port de Grand Tracadie, dans le comté de Queen, sur la côte du golfe, les feux d'alignement qui étaient montrés des tours établies ont été discontinués, et deux feux temporaires, consistant en lanternes hissées sur des mâts, ont été établis sur le

côté ouest du port ; mais les tours ont été, depuis, transférées dans l'alignement des mâts, et ce sont elles qui exhibent maintenant les feux.

La tour de devant s'élève sur la grève de sable, côté ouest de l'entrée, à 1,800 pieds en arrière de la ligne du rivage, et le feu rouge fixe est à 40 pieds au-dessus de l'eau.

La tour de derrière se trouve à 750 pieds S.-O. ¼ O. de l'autre, et le feu, rouge fixe, est élevé à 40 pieds au-dessus de l'eau.

Les deux feux doivent être visibles à 8 milles.

Les feux d'alignement confondus ensemble conduise S.-O. ¼ O. au delà des bouées, laissant à tribord la bouée qui se trouve en dehors de la barre, à bâbord celle qui est eu dedans, et à tribord la bouée-espar rouge qui se trouve au coude le plus ouest du chenal. Les bâtiments peuvent maintenant être employés comme marques de jour.

Les tours sont sujettes à se déplacer à un moment donné, car le chenal varie beaucoup dans les tempêtes ; aussi, les navires étrangers ne devraient pas chercher à y entrer par un vent de terre, ni en aucun temps s'ils tirent plus de 5 pieds.

D'autres travaux de protection, qui ont coûté $320, ont été faits l'hiver dernier au phare de l'île de Sable, Coscumpec. Une grande quantité de broussailles et de roches a été mise à l'extrémité est de l'île, et l'agent rapporte que cet ouvrage est solidement construit. D'autres réparations ont été aussi exécutées à cette station qui est maintenant en bon ordre.

A la station de Rustico, un ouvrage en broussailles et roches a pareillement été exécuté, occasionnant une dépense de $300. Cet ouvrage était devenu nécessaire parce qu'un chenal avait été pratiqué à travers un banc dans le havre, ce qui faisait qu'un courant rapide venant frapper la grève immédiatement en amont du parapet et menaçait d'affouiller toute la pointe. Sur le bord de la mer on a aussi mis des broussailles et roches pour empêcher les vagues d'aller se briser sur la grève. Jusqu'ici ces travaux ont eu un bon résultat.

On est en ce moment à faire des réparations à la station de la pointe Blockhouse.

L'entretien des phrares de la province de l'Ile du Prince-Edouard pendant le dernier exercice a coûté $16,968.80 et les frais de construction de phares se sont élevés à $2,219.19.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Cette division est sous le contrôle de M. H. G. Lewis, agent du ministère à Victoria. Il y a dans cette province 11 phares et 3 sifflets de brume à vapeur, sous les soins de onze gardiens qui fournissent l'aide nécessaire.

En 1871, lorsque la Colombie-Britannique devint partie de la Confédération canadienne, elle n'avait que deux phares : l'un aux Race-Rocks dans le district de Fuca, et l'autre sur l'île Fisgard à l'entrée du port d'Esquimalt. Il y avait aussi un phare flottant stationné à l'entrée de la rivière Fraser.

Depuis la confédération il a été fait beaucoup pour améliorer la navigation dans cette province. Des phares ont été établis aux endroits suivants: au cap Beale,

entrée du détroit de Barclay ; à l'île de Beren, entrée ouest du port de Victoria; à l'île Discovery, dans le détroit de Haro ; à Active Pass, dans le détroit de Géorgie, sur la pointe est de l'île Saturna ; à Sand-Heads, dans la rivière Moser, en remplacement du phare flottant mentionné plus haut ; à la pointe Atkinson, entrée de la baie Anglaise ; à la pointe Brockton, entrée du port de Victoria, et à l'île Entrance, dans le détroit de Géorgie. Une bouée-feu est aussi entretenue sur la pointe Shoal, dans le port de Victoria.

Des signaux de brume à vapeur ont aussi été établies à Race-Rocks, l'île Discovery et la pointe Atkinson, et des cloches de brume mises en mouvement par des machines à l'île de Beren, Active-Pass, Sand-Heads et la pointe Brockton ; à part cela, le nombre des bouées a été considérablement augmenté.

Les armateurs et marchands de la Colombie-Britannique ont dernièrement représenté la nécessité d'établir un phare et un signal de brume à la pointe Turn, île Stuart, et à l'île Patos, dans le territoire de Washington. Ces deux endroits se trouvent dans les limites des Etats-Unis, mais ils serviraient la navigation bien mieux que toutes les localités que l'on pourrait choisir dans le territoire canadien, et le gouvernement des Etats-Unis a été prié de dire s'il serait diposé à établir lui-même les signaux en question ; ou, dans le cas où il ne le ferait pas, s'il permettrait au gouvernement du Canada de s'en charger, en donnant sur chaque île un terrain suffisant pour y établir une station—avec l'entente que si la permission était accordée, l'entretien de ces stations ne coûterait rien aux navires américains et que tous les bâtiments qui se serviraient de ces feux ne paieraient pas de droits.

Nous venons de recevoir, en réponse, l'agréable nouvelle qu'un crédit va probablement être voté pour l'établissement, au cours de la prochaine saison, de ces deux importantes stations de feu et de signal de brume.

La valeur de ces phares ne saurait être trop estimée. Outre qu'ils sont absolument nécessaires à la sûre navigation des gros steamers entre Victoria et Vancouver, ils seront très utiles au nombre immense de navires américains qui vont non seulement dans les ports canadiens, mais encore entre San-Francisco, Portland et l'Alaska.

Au cours de la présente saison, un cornet de brume, mis en mouvement par la vapeur et l'air comprimé, a été établi à la station de feu de la pointe Sea-Bird, à l'extrémité est de l'île Discovery, dans le détroit de Haro, sud-est de l'île Vancouver, et mis en opération le 1er juillet dernier.

Le cornet produit des sons de 8 secondes de durée, avec intervalles d'une minute entre chaque son.

Le bâtiment du cornet se trouve à environ 300 pieds sud-ouest du phare ; il est de bois, peinturé en blanc, avec toiture brune. Le cornet est à environ 45 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

Ce signal de brume sera d'une grande utilité, car il sert à marquer un point critique à la réunion des détroits de Juan de Fuca et Haro et peut être approché, sur une route directe, d'une distance considérable dans chaque direction.

Un feu et une cloche de brume ont aussi été établis à l'extrémité de la pointe Brockton, dans le premier des chenaux, à l'entrée du port de Vancouver, et mis en opération le 15 septembre dernier.

Le feu est exhibé d'une lanterne à lentilles hissée au bout d'un mât, et est blanc fixe de tous les points d'approche, excepté du côté du haut-fond Barnaby, où il est couvert d'un secteur rouge s'étendant au-dessus d'un arc de 29½ degrés, entre les directions O. N. O. et O. ⅝ S. Le feu est élevé à 48 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux et doit être visible à 8 milles.

Le mât est peinturé en rouge foncé et a 30 pieds de haut. Il s'élève immédiatement en arrière de la tour de la cloche de brume, laquelle est un bâtiment carré en bois, haut de 28 pieds et peinturé en blanc.

La cloche, qui fait face à N. par E., est élevée à 42 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, est mise en mouvement par un mécanisme, et fait entendre un coup toutes les 20 secondes.

Ce feu et cette cloche sont seulement destinés à l'usage du port, et aideront les navires à doubler la pointe et le haut-fond Barnaby dans le port.

On a représenté au ministère que, pour rendre la navigation des premiers chenaux sûre en tout temps, un phare, un signal de brume et un sémaphore sont aussi nécessaires sur la pointe Observation, à l'extrémité ouest des premiers chenaux—le sémaphore devant servir à empêcher les navires d'entrer dans les chenaux en même temps. Le département s'occupe en ce moment de la question.

Un contrat a été passé avec M. J. A. Bittancourt, de Nanaïmo, pour la construction d'un phare sur l'île Yellow, détroit de Baynes, dans le district de Vancouver; mais les travaux n'ayant pas été exécutés conformément aux devis, on a dû enlever l'entreprise à M. Bittancourt et la terminer à ses frais. Le prix du contrat était de $4,070.

Contrat a aussi été passé, au cours de la présente saison, avec M. George H. Frost, de Nanaïmo, pour la construction d'une tour de phare avec logement attenant au bâtiment du signal de brume et des dépendances à la pointe Carmanah, sur la côte sud-ouest de l'île Vancouver. Les travaux devaient être terminés pour le 1er décembre 1890 moyennant $7,315, prix du contrat; mais l'entrepreneur a représenté que, la saison des pluies étant survenue, et vu la difficulté de débarquer les matériaux et les provisions en cet endroit qui est très exposé aux brises de l'ouest, il lui est impossible de terminer les travaux cette année, et il a demandé la permission de les suspendre, ce qui lui a été accordé.

Cette station, lorsqu'elle sera terminée, devra suffisamment garder l'entrée du détroit de Juan de Fuca par l'océan Pacifique, et devra être le premier point découvert par les navires venant de la Chine et du Japon. On se propose d'en faire un poste de première classe. Le feu sera très puissant. La machine du cornet de brume aura des pièces de rechange en cas d'accident. Une station de télégraphe et de signaux devant communiquer avec les navires au moyen du code international sera aussi établie au même endroit, en sorte qu'il sera possible de communiquer immédiatement avec tous les ports de la Colombie-Britannique.

Au cours de la dernière saison, le gouvernement local de la Colombie a représenté la nécessité de refaire l'hydrographie du chenal de la rivière Fraser, de mettre à l'entrée du chenal un phare flottant qui puisse se déplacer avec les variations du chenal, et de faire une réserve de bouées suffisante pour remplacer celles qui pourraient être emportées. A sa dernière session, le parlement a voté un crédit pour refaire l'hydrographie de la partie de la rivière Fraser qui s'étend depuis Garry-Bush jusqu'à 6 milles en amont de la ville de Westminster, et les travaux sont en

cours d'exécution sous la conduite de M. Gamble, I. C.; le ministère des travaux publics fait aussi faire, tous les deux mois, des sondages qui donnent la profondeur et la direction du chenal à travers Sand-Heads. Dès que la partie d'amont du chenal aura été relevée, on se propose de publier une carte faisant connaître les résultats de cette hydrographie.

Nous n'avons pas jugé nécessaire d'établir un phare flottant à l'entrée du chenal aux Sand-Heads, parce que les services qu'il rendrait à la navigation ne vaudraient pas les dépenses qu'il occasionnerait. La partie intérieure du chenal ne pourrait pas être naviguée la nuit, même s'il y avait un bateau-feu à son entrée, et l'entretien des bouées ainsi que le service général de la navigation se font mieux sans ce bateau. Cependant, le ministère a pris des mesures pour établir, de chaque côté du chenal, une balise destinée à indiquer sa situation exacte beaucoup mieux que ne le pourraient faire des balises. Nous allons aussi établir un marégraphe pour la plus grande utilité des navires qui entrent dans la rivière Fraser.

Des ordres ont été donnés pour créer une réserve de bouées suffisante pour remplacer celles qui pourraient être emportées, et on a construit, sur la Fraser, pour $239.25, un quai destiné à l'emmagasinage des bouées. Quatre nouvelles bouées, recommandées par les officiers du département, ont aussi été établies. Les bouées qui doivent servir sur la Fraser sont très dispendieuses; elles coûtent de $287 à $325 chaque.

Le conseil de commerce de Victoria s'est plaint de ce qu'on n'a pas tenu compte des représentations qu'il aurait souvent faites au sujet de l'urgence d'établir des feux, balises et bouées, particulièrement sur la côte de l'île Vancouver, au nord de Nanaïmo; mais il ne paraît pas que des communications aient été reçues du dit conseil au sujet d'améliorer la navigation dans une partie quelconque de la Colombie-Britannique. Cependant nous avons reçu, d'autres sources, des représentations démontrant la nécessité d'établir deux petits feux dans les ports de Nanaïmo et de la baie Departure, et une balise, deux bouées et un phare au nord de Nanaïmo. Des mesures ont été prises pour l'installation des bouées; mais comme des feux plus importants de cette province avaient déjà occasionné une dépense considérable, nous n'avons pas jugé à propos d'établir maintenant la balise et les phares. Vous verrez, toutefois, par ce qui a été fait depuis quelques années pour aider la navigation dans la Colombie-Britannique, que nous n'avons rien épargné pour faire droit aux besoins de la province sous ce rapport, car nous comprenons l'importance déjà grande et sans cesse croissante de nos affaires maritimes dans l'océan Pacifique, et surtout la nécessité de rendre la navigation entre Victoria et Vancouver aussi sûre que possible pour la flotte qui fait actuellement le service entre la Colombie-Britannique, le Japon et Hong Kong, et qui sera probablement bientôt renforcée de navires plus gros encore.

Vous avez donné instruction à l'ingénieur de se rendre au printemps dans la Colombie-Britannique avec mission de se rendre compte de tout ce qui existe actuellement et de ce qui pourrait être fait pour perfectionner le service du balisage dans les eaux de cette province, afin de mettre le département en mesure d'agir avec fruit.

Dans le cours de l'année dernière, des réparations ont été faites aux stations de l'île de Beren, de la pointe Est et de l'île Saturna; mais elles sont peu importantes.

PHARES EN AMONT DE MONTRÉAL.

Nom du gardien.	Nom de la station.	Date de la nomination par arrêté du conseil.	Salaire par année.	Observations.
		1890.	$	
James W. Maguire..	Feux d'alignement de Corunna.	12 avril ..	120	Nouveau feu.
J. A. Stoneburner...	Canal Cornwall, entrée d'amont	12 do ..	100	Feux transférés du ministère des chemins de fer et canaux.
J. A. Acton	Ile Burnt.....	12 do ..	250	Succédé à Colise Turcotte, décédé.
Hugh McLaren.....	Pointe de Brown, Ile Wolfe.. .	12 do ..	180	Succédé à Mad. McAvoy, temporairement en charge.
Albert E. Malott ...	Kingsville.....	12 do ..	80	Succédé à W. J. Mallott, décédé...
Louis Cugnet	Ile Lamb.....	27 mai ..	400	Succédé à Wm. T. Richards, démissionnaire.....
Joseph Davieux	Baie Batchewana.....	27 do ..	350	Succédé à D. Crawford, décédé.
Robert Filson	Ile Centre Brother.....	27 do ..	200	Nouveau feu.
Thomas Filitreault..	Coteau Landing	27 do ..	140	Succédé à Eli Prieur, démissionn.
Arthur George Clark	Ile Nottawasaga	5 juill. ..	500	Succédé à G. Collins, mls à la retraite.
Wm. John Martin..	Rivière de l'Espagnol..... ...	5 do ..	250	Succédé à Peter Assinawie, qui était temporairement en charge.
John Mackillop.....	Ile Campbell.....	21 do ..	150	Succédé à Mails Cowley, remplacé.
Joseph Gibson Dixon	Lac Rosseau.	21 do ..	100	Nouveau feu.
Frederick Schell	Gravenhurst Narrows	20 août ..	100	Succédé à David Schell, gardien temporaire.
Calixte Raymond....	Pointe aux Anglais.....	20 do ..	.....	Succédé à E. Charlebois, remplacé.
Henry Sullivan.....	Kagawong	20 do ..	72	Succédé à John Gray, démissionn.
George Gerard	Ile Lamb.....	4 nov. ..	400	Succédé à L. Cugnet, démissionn.
Wm. Peters	Ile Narrow.....	4 do ..	200	Nouveau feu.

DIVISION DE QUÉBEC.

J. W. Campbell.....	Signal de brume du Cap Norman	12 avril ..	400	Nouveau signal de brume.
Peter Theo. Fraser..	Ile Rouge.	12 do ..	450	Succédé à Elzéar Fraser, décédé.
E. O'Shaughnessy ..	Port Saint-François.....	28 do ..	.....	Succédé à E. Duval, remplacé.
George Fagot.....	Ile Verte.....	30 juin ..	800	Succédé à L. C. de Beaumont, remplacé.
Louis Zéph. Gagné..	Pointe Est d'Anticosti.....	5 juill. ..	600	Succédé à Thos. Gagné, mis à la retraite.
D. Ménard.....	Nord de la Pointe Mi-Chemin .	12 sept. ..	170	Succédé à D. Ménard, décédé.
A. Houde	Cap Charles.	4 nov. ..	150	Succédé à N. Boisvert, remplacé.
Eugène Costin	Feu et sig. de brume, Cap Rosier	4 do ..	800	Succédé à J. B. Vien, remplacé.

DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du gardien.	Nom de la station.	Date de la nomination par arrêté du conseil.	Salaire par année.	Observations.
		1890.	$	
M. Quinton	Pointe de Mark	12 avril	120	Succédé à Patrick Twomey, démissionnaire.
Mary Flewelling	Quai de Flewelling	12 do	80	Succédé à Thomas Flewelling, décédé.
Peter Hagan	Pointe de Ward	12 do	80	Nouveau feu.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

J. Harvey Brownell.	Cold Spring Head	12 avril	100	Nouveau feu.
W. B. Smith	West Head, Barrington	12 do	75	Succédé à A. K. Smith, démission.
John Ehler, 5e	Crow Harbour	5 mai	300	Succédé à Thomas G. Henderson, remplacé.
James P. Burke	Louisburg	27 do	350	Succédé à Wm. Burke, qui est devenu inspecteur des pêcheries.
Chas. H. Huntley	Jetée de Kingsport	30 juin	100	Succédé à Thos. J. Phipps, qui a quitté le pays.
B. S. Crowell	Ile de Page, Port-Latour	30 do	100	Nouveau feu.
Richard Fuller	Phare flottant de Barrington	30 juillet	.....	Temporairement en charge à la place de J. R. Kenny, remplacé.
Hector McRae	Pointe McKenzie	20 août	160	Succédé à John D. McKay, mis à la retraite.
Edward Macpherson	Port-Mouton	3 nov.	300	Succédé à Robt. J. Smith, démissionnaire.
F. H. McNeil	Grand-Narrows	4 do	120	Succédé à S. McNeil, décédé.
John Hardy	Gabarus	22 do	150	Nouveau feu.
Wm. Munro	Entrée du port de Pictou	22 do	400	Succédé à Wm. Ross, décédé.

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

James Galvin	Feux d'alignement de Brighton.	12 avril	100	Nouveaux feux.
Cornelius Morrison	Pointe Darnley	27 mai	80	Succédé à J. D. Morrison, décédé.
J. P. Wood	Feux d'alignement de Haszard.	5 juillet	130	Nouveaux feux.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Robert Gray	Ile d'entrée	20 août	600	En charge depuis 1876.
Wm. David Jones	Pointe Brockton	20 do	240	Nouveau feu.
T. H. Piercy	Ile Yellow	4 nov.	500	do
W. P. Daykin	Feu et sifflet de brume de la pointe Carmanah	4 do	1,200	Nouvelle station, le gardien transféré de Race Rocks.

PÉTROLE.

Des contrats ont été passés, au mois d'avril dernier, avec l'*Imperial Oil Company*, de Pétrolia, pour la fourniture du pétrole nécessaire à l'usage des phares, et le pétrole a été fourni aux prix suivants :

Délivré à	Par gallon en baril. Centins.	Par gallon en caisse. Centins.
Sarnia	15½	21
Hamilton	17⅛	22⅝
Kingston	17⅝	23⅛
Montréal	18⅜	23⅞
Québec	19	24
Saint-Jean, N.-B.	19½	24½
Pictou, N.-E.	20	25
Halifax	19½	24½
Charlottetown, I.P.-E.	20½	25½

Aux termes du contrat, l'huile doit être de la meilleure qualité de pétrole blanc type raffiné, exempt d'acides ou autres impuretés, peser à 62° Fahrenheit au moins 7·85 livres et au plus 8 livres par gallon, soutenir une épreuve de 115° Fahrenheit au pyromètre type, et être sous tous rapports conforme aux dispositions de l'acte relatif à l'inspection du pétrole. Le pétrole doit être livré partie dans des barils et partie dans des caisses; les barils doivent être de la meilleure qualité, neufs, cerclés en fer, faits de chêne blanc, préparés à l'intérieur avec de la colle forte liquide et peinturés à l'extérieur ; les caisses doivent contenir chacune deux boîtes contenant elles-mêmes 4 ou 5 gallons, mesure impériale ; les boîtes doivent être faites avec du ferblanc de la meilleure qualité.

La quantité de pétrole livrée aux phares en amont de Montreal durant le dernier exercice a été de 21,857 gallons ; à ceux du district de Québec, 23,015 gallons; à ceux de la Nouvelle-Ecosse, 53,643 gallons ; à ceux du Nouveau-Brunswick, 15,018 gallons ; à ceux de l'Ile du Prince-Edouard, 4,440 gallons; et à ceux de la Colombie-Britannique, 2,800 gallons; total, 120,753 gallons.

Le pétrole dont on se sert dans la Colombie-Britannique est américain, car on a constaté que c'est celui qui convient le mieux pour les feux de cette province. Nous avons aussi acheté une petite quantité de pétrole américain pour le service des feux dioptriques des provinces maritimes, car le pétrole canadien ne convient pas pour ces sortes de feux.

VAPEURS FÉDÉRAUX.

Les vapeurs sous le contrôle du ministère sont; le *Napoléon III*, à hélice; le *Druid*, à aubes; le *Newfield*, à hélice; le *Lansdowne*, à hélice; l'*Alert*, à hélice; le *Stanley*, à hélice; le *Bayfield*, à hélice; le petit vapeur *Dolphin*, employé au service de la police de rade de Québec; et le *Sir James Douglas*, à hélice, et son allège à vapeur.

Le steamer *Napoléon III* a été employé pendant la dernière saison à approvisionner les phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent, du détroit de Belle-Isle et de

la Baie des Chaleurs, au service des bouées, et à servir pendant quelque temps, à l'ouverture de la navigation, de phare flottant dans la Traverse. On a dépensé $4,100.33 pour réparer ses chaudières et ses machines, dans le cours du dernier exercice. Le 18 octobre dernier, le *Napoléon*, après avoir visité le phare du cap Ray et en cherchant à entrer dans la petite baie Glacée pour s'y réfugier toucha sur un rocher plat dans 7 pieds d'eau et fit naufrage. Comme malgré son grand âge il était en bonne condition, grâce aux réparations et améliorations qu'il avait reçues depuis deux ans et aux machines et aux chaudières modernes dont il avait été muni il y a 4 ans, nous avons décidé de le faire lever et radouber si possible. Un contrat a été passé avec MM. McDonald et Cie, d'Halifax, pour le remettre à flots, le conduire au bassin et le radouber complètement pour la somme de $37,000.

Le steamer *Druid* a été employé, pendant la dernière saison, à desservir les bouées à gaz et autres bouées du fleuve Saint-Laurent, ainsi qu'à approvisionner un certain nombre de phares du fleuve. Dans le cours du dernier exercice, la somme de $5,060.43 a été dépensée pour réparer la coque et les machines de ce navire, qui est maintenant en assez bon état.

Le steamer *Newfield* a été employé, depuis le 12 novembre 1889 jusqu'au 22 janvier dernier—jour où il fut mis en hivernement et son équipage congédié—à visiter l'Ile de Sable et à desservir les phares et les bouées. Le 26 mars il commença à poser les bouées et fut occupé au service des phares et des bouées jusqu'au 8 juillet, jour où il fut mis sur la côte d'Halifax, et sa carène fut grattée et peinturée. Le 14 juillet il reprit le service des phares, ce qui l'occupa jusqu'au 2 août; il fit ensuite le service du câble qui l'occupa dans le golfe Saint-Laurent et la Baie de Fundy jusqu'au 30 septembre, puis il reprit le service des phares. Une somme de $4,650.91 a été dépensée en réparations pour ce navire.

Le steamer *Alert* n'a pas fait de service, pendant la dernière saison, jusqu'au jour de l'accident du *Napoléon;* il fut alors équipé et expédié à Québec pour remplacer ce dernier. Au cours de l'exercice, une somme de $3,018.17 a été dépensée pour réparer sa coque et ses machines.

Le steamer *Lansdowne* fut mis en armement le 19 avril, et employé pendant toute la saison au service des bouées et des phares dans les divisions du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Au cours de l'exercice, une somme de $2,752.19 a été dépensée en réparations pour ce navire.

Le steamer *Stanley*, qui est employé aux communications d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme commença son service le 18 décembre 1889, et fit son dernier voyage à Pictou le 24 avril 1890; dans cet espace de temps il fit 70 voyages d'aller et retour, et un voyage d'aller. Le 10 février 1890 il resta à Georgetown pour faire nettoyer ses chaudières, et le 22 il essaya d'atteindre Pictou, mais il ne put aller plus loin que le cap à l'Ours et dut retourner à Georgetown. Le 24 février il traversa à Pictou, et le 25 essaya de traverser à Georgetown; mais il se laissa prendre dans une glace épaisse à la hauteur de Pictou, et ne put se dépêtrer qu'au bout de deux jours. Il fait le service de la poste entre Pictou et l'Ile en hiver, mais n'en reçoit rien du ministère des postes. Ses recettes brutes de la saison se sont élevées à $10,560.36. Dans le cours de l'été dernier le *Stanley* fut employé au service de la protection des pêcheries. Au cours de l'exercice la somme de $2,693.65 a été dépensée pour le réparer.

Ainsi que le dernier rapport en faisait mention, des soumissions ont été demandées pour l'achat du steamer *Northern Light*, qui était autrefois employé aux communications d'hiver et qui était devenu impropre au service. La soumission de MM. E. Lantallum et Cie, de Saint-Jean, N.-B., pour $4,559, fut acceptée, et le prix d'achat a été déposé au crédit du receveur général le 15 mars dernier.

Le steamer *James Douglas*, stationné à Victoria, C.-B., fut mis en commission le 15 mars dernier, et employé au service des phares et des bouées dans la Colombie-Britannique, à l'exception de douze jours pendant lesquels il fut frété par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour le service spécial du câble. La somme de $1,142.61 a été dépensée en réparations pour ce navire; mais comme il est très vieux, qu'il lui faudrait une nouvelle chaudière, que sa coque ne vaut pas la dépense que cela occasionnerait et qu'il est trop petit pour le service des phares en cette province, nous avons jugé à propos de nous procurer un nouveau steamer. Un crédit de $70,000 a été voté par le parlement à cette fin, et au mois de juillet dernier, des soumissions ont été demandées au Canada et dans le Royaume-Uni, pour un steamer d'acier à hélice ayant les dimensions suivantes: longueur, 170 pieds; largeur, 31 pieds; profondeur, 31 pieds. Des soumissions ont aussi été demandées dans la Colombie-Britannique pour un steamer en fer ayant les mêmes dimensions.

Dix soumissions pour un steamer en acier, trois pour un steamer en bois et une pour un steamer mixte furent reçues, et celle de MM. Fleming et Ferguson, des *Phœnix Works*, Paisley, G.B., qui offraient de construire et fournir un steamer en acier sur la Clyde pour une somme de £15,000 sterling, étant la plus basse et la plus avantageuse, fut acceptée. Le navire doit être muni de machines à quadruple détente, classifié 100 A 1 sous expertise spéciale du Véritas, et être livré complet au commencement de juin.

Le *Bayfield* est un steamer en bois de 150 tonneaux bruts et 94 tonneaux de registre; il est employé à la levée hydrographique de la baie Georgienne, que dirige en ce moment le commandant d'état-major Boulton, M.R., un hydrographe de l'amirauté anglaise.

Pendant l'exercice clos le 30 juin dernier, les frais d'entretien du *Napoléon III* ont été de $17,097.44, ceux du *Druid* de $13,531.65, ceux de *Lansdowne* de $17,735.52, ceux du *Newfield* de $18,241.98, ceux de l'*Alert* de $3,060.67, ceux du *Stanley* de $24,566.01, ceux du *Northern Light* de $590.47, et du *Sir James Douglas* de $11,260.58,—soit une dépense totale de $114,959.20, y compris une réclamation de $8,844.32 qui a été payée pour travaux supplémentaires exécutés dans la construction des navires *Princess Louise* et *Lansdowne*. Le crédit affecté à ce service était de $137,000.

SERVICE POSTAL PAR BATEAU BRISE-GLACE.

Ce service fut organisé le 31 janvier, et les équipages des bateaux brise-glace furent retenus jusqu'au 10 mars. Le premier bateau traversa le 31 janvier, et fit 45 voyages en février et 15 en mars. Pendant ce court service, il transporta 60 passagers et 1,629 malles-poste. Les recettes brutes ont été de $161.46, et les dépenses de l'exercice se sont élevées à $2,752.67; sur cette somme $2,499.79 ont été payés pour gages des équipages et voyages supplémentaires. Le ministère de la marine n'a reçu aucune rémunération du ministère des postes pour ce service.

POLICE DU PORT.

Ainsi que le rapport de l'année dernière en faisait mention, le corps de police du port stationné à Montréal et chargé de réprimer le racolage des matelots et de maintenir l'ordre sur les navires et les quais a été définitivement licencié le 30 novembre 1889. Le droit de 3 centins par tonneau de registre, imposé sous l'autorité des dispositions du chapitre 90 des statuts revisés, a été perçu à Montréal jusqu'à l'époque du licenciement. Cependant ce droit existe encore au port de Québec, où la police fluviale est toujours maintenue. Toutefois, afin de restreindre autant que possible les dépenses dans le cadre des recettes, ce dernier corps de police a été diminué depuis deux ans, et il suffit amplement aux besoins du service.

La police de rade de Québec, qui se trouve sous le contrôle de l'agent du ministère, M. Gregory, était constituée comme suit pendant la dernière saison ; 1 constable chef, à $2.40 par jour ; 4 patrons de chaloupe, à $1.90 par jour ; 14 constables, à $1.50 par jour, et 1 mécanicien à $50 par mois. Quatorze hommes de police le 1er mai et six autres le 8 du même mois furent engagés ; mais un constable quitta le service le 31 juillet, et on ne jugea pas nécessaire de le remplacer. Le 13 novembre, comme la navigation tirait à sa fin et comme il n'y avait presque plus de navires dans le port, on crut devoir congédier tous les constables, à l'exception du chef et des patrons de chaloupe, qui furent congédiés à leur tour le 30 novembre, jour où tout le corps fut licencié pour la saison.

Vous trouverez aux annexes le rapport de l'agent concernant le corps de police de Québec. Il y est dit que le racolage se pratique sur une grande échelle dans ce port, et que la police applique tous ses efforts à le réprimer.

Les frais d'entretien de la police de rade de Québec ont été de $8,620.61 pendant l'exercice clos le 30 juin dernier, tandis que les droits de tonnage ont rapporté $10,252.77.

Au port de Montréal, les dépenses se sont élevées à $13,167, et les recettes à $7,564.18.

Ainsi, les dépenses totales de ce service ont été de $21,787.61, et les recettes $17,816.95—soit un excédant de $3,970.66 de dépenses sur les recettes.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 21 dernières années, ont été comme suit :—

			Recettes.	Dépenses.
Exercice terminé	le 30 juin	1870.....$	23,996 68	$ 18,461 83
do	do	1871.....	21,235 06	17,400 73
do	do	1872.....	27,215 80	20,348 00
do	do	1873.....	26,618 50	32,653 87
do	do	1874.....	28,650 39	38,897 52
do	do	1875.....	25,620 09	37,895 00
do	do	1876	26,499 09	41,222 68
do	do	1877.....	28,598 10	35,006 37
do	do	1878.....	26,702 43	37,560 14
do	do	1879.....	21,464 97	38,486 50
do	do	1880.....	21,510 15	35,225 54

	Recettes.	Dépenses.
Exercice terminé le 30 juin 1881.....	27,375 09	35,451 07
do do 1882.....	21,420 33	42,316 56
do do 1883.....	28,060 02	38,318 65
do do 1884.....	28,497 25	41,980 72
do do 1885.....	20,698 79	38,082 92
do do 1886.....	24,089 97	43,916 57
do do 1887.....	22,934 49	40,340 12
do do 1888.....	21,072 73	37,279 52
do do 1889.....	19,688 27	31,647 50
do do 1890.....	17,816 95	21,787 61
	$509,765 15	$724,279 42
A déduire les recettes des dépenses.....		509,765 15
Excédant les dépenses sur les recettes.....		$ 214,514 27

Au cours de la dernière saison, le conseil de commerce de Québec a représenté que la police employée n'était pas suffisante pour les tournées d'inspection ordinaires, mais il lui a été répondu qu'elle suffisait pour son cadre d'action, et que dans les ports de New-York et de Boston, si considérables et si importants, les patrouilles ne se composaient que de 30 hommes dans le premier et 20 dans le second. La correspondance échangée à ce sujet forme une annexe du présent rapport.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

En vertu des dispositions du chapitre 76 des statuts revisés, un droit de deux centins par tonneau de registre est prélevé sur tout navire arrivant dans un port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique, les deniers ainsi perçus formant " le fonds des marins malades." Les navires de 100 tonneaux paient ce droit une fois par année, et ceux de plus de 100 tonneaux le paient trois fois l'an.

Par une modification de cet acte, opérée à la session du parlement de 1886, 50-51 Victoria, chapitre 40, il est décrété qu'aucun navire qui n'est pas enregistré au Canada, et qui est exclusivement employé à la pêche ou dans une expédition de pêche, ne sera sujet au paiement de ce droit.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, les recettes se sont élevées à $47,881.75, soit une augmentation de $8,575.46 sur celle de l'exercice précédent. Cette augmentation provient principalement des provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse, la première ayant donné $4,835.43, et la seconde $2,869.73.

L'acte concernant les marins malades ne s'appliquant point à la province d'Ontario, il n'est pas perçu de droits sur les navires de cette province, et les comptes publics n'accusent aucune dépense pour les marins malades ou sans ressources. Une subvention de $500 est cependant donnée par le parlement depuis quelques années à l'hopital général de Sainte-Catherine, et une pareille somme à celui de Kingston pour y soigner les marins malades qu'ils pourraient recevoir. Ainsi que mentionné dans le rapport de l'année dernière, une somme de tant par jour est maintenant accordée, à même ces crédits pour les marins malades traités dans ces hôpitaux.

Dans la province de Québec, les dépenses pour les marins malades et dénués de ressources, y compris celles de l'hôpital de la marine et des immigrants à Québec même, ont été de à $15,521.75, tandis que celles de l'année précédente s'étaient élevées à $23,388.57,—accusant ainsi, pour 1890, une réduction de $7,866.82 dans les dépenses. Sur la somme dépensée, $124.83 étaient pour des marins naufragés et dénués de ressources, et $2,447.54 pour des marins malades dans des ports autres que ceux de Montréal et de Québec.

Au port de Montréal les marins sont traités à l'hôpital général et à l'hôpital Notre-Dame, en vertu d'un arrangement fait par le ministère et aux termes duquel 90 centins par jour sont payés pour pension et soins médicaux de chaque marin malade. Les dépenses faites pour le traitement des marins à l'hôpital général de Montréal pendant le dernier exercice se sont élevées à $1,115.10, et celles de l'hôpital Notre-Dame à $1,555.20. La somme perçue au port de Montréal pour marins malades durant la même période a été de $4,154.66.

Au port de Québec les marins malades ont été traités à l'hôpital de la marine et des immigrants jusqu'au 1er décembre dernier, époque où l'hôpital fut fermé, et depuis ils sont traités à l'hôpital Jeffrey Hale et à l'Hôtel-Dieu, et une somme de 90 centins par jour est payée pour pension et soins médicaux de chaque marin malade. La somme de $10,279.18 a été dépensée, pendant le dernier exercice, pour l'hôpital de la marine et des immigrants. En consultant le dernier rapport annuel on verra que, pour les raisons qui y sont données, il a été décidé de ne plus admettre de résidants de Québec à l'hôpital et de ne plus recevoir de contributions du gouvernement local pour le soutien de résidants. Par arrêté du conseil du 28 juin 1889, il a été aussi décidé de se dispenser des services des commissaires et des médecins visiteurs.

Par arrêté du conseil du 4 février dernier il a été décidé de fermer l'hôpital de la marine, qui ne contenait alors aucun malade, et depuis la clôture de la navigation aucun marin malade n'a demandé d'y être admis. On a constaté que l'édifice ne convient pas comme hôpital destiné aux marins malades : il est trop grand et d'un entretien trop dispendieux pour le nombre relativement petit de marins malades qui arrivent à Québec. On a aussi constaté que les marins malades peuvent recevoir les meilleurs soins, pension et services de médecins dans quelques-uns des hôpitaux de Québec à raison de 90 centins par jour.

Cet hôpital appartenait autrefois à la province de Québec et fut transféré au gouvernement fédéral lors de la confédération ; il avait été construit pour loger un grand nombre de malades, y compris des immigrants, résidants de Québec et marins, et il pourrait probablement en contenir 300 ou 400. Quoique le gouvernement fédéral n'ait plus à l'entretenir comme hôpital affecté aux marins malades, il conviendrait admirablement aux fins d'un hôpital public, et il a été offert à certaines conditions au gouvernement de la province de Québec, qui l'a refusé. La même offre a été faite au conseil municipal de la ville de Québec, qui s'en occupe en ce moment.

A propos de la fermeture de l'hôpital, une gratification de $1,200, représentant deux années d'appointements, a été accordée, par arrêté du conseil du 17 décembre 1889, au docteur P. A. Wells, secrétaire, lorsqu'on s'est dispensé de ses services. Une gratification de $2,000 a été aussi accordée au docteur L. Catellier, qui avait été médecin interne pendant 25 ans et qui recevait des appointements de $800, avec pension

pour lui-même et sa famille. Une gratification de $300 a été pareillement donnée à madame Mossman, la directrice.

Le montant reçu dans le port de Québec pour le fonds des marins malades pendant le dernier exercice a été de $9,284.50, soit $3,231.42 de plus que les recettes de l'exercice précédent; la somme totale perçue dans la province de Québec durant la même période a été de $15,595.79, soit $4,835.43 de plus que durant l'exercice précédent. Les dépenses, comme il est dit plus haut, ont été de $15,521.75.

Les frais faits pour les marins malades et sans ressources, dans la province du Nouveau-Brunswick, se sont élévés durant le dernier exercice à $7,568.78, et les recettes à $10,072.50. Des hôpitaux de marine sont établis depuis un certain nombre d'années aux ports de Saint-Jean, Saint-André, Miramichi, Richibouctou, Bathurst et Sackville.

Les recettes du port de Saint-Jean pour le fonds des marins malades se sont élevées pendant le dernier exercice à $5,135.76, et les frais d'entretien de l'hôpital de la marine à ce port ont été de $3,449.26, à part les déboursés faits par le ministère des travaux publics pour la bâtisse et autres fins.

Dans la province de la Nouvelle-Ecosse des hôpitaux de marine ont été fondés aux ports d'Yarmouth, de Pictou, de Sydney, de Lunenburg et de la Pointe Tupper. A Halifax des arrangements spéciaux sont faits avec les administrateurs de cette institution pour l'admission des marins malades à l'hôpital de la province et de la ville; la somme de 90 centins par jour est accordée pour couvrir les frais de pension et de traitement de chacun d'eux. Au port d'Halifax, les recettes du fonds des marins malades durant le dernier exercice ont été de $7,995.20, et la somme payée à l'hôpital de la province et de la ville, durant la même période, a été de $4,752.60. Dans les ports de la Nouvelle-Ecosse où il n'y a pas d'hôpitaux, les marins malades sont confiés aux soins des percepteurs des douanes, si les navires auxquels ils appartiennent paient des droits à ces ports. On a prétendu qu'un navire qui paie des taxes à un port quelconque du Canada a le droit de faire soigner ses marins malades à tout autre port que celui qui est sa destination; mais nous soutenons, de notre côté, qu'ils ne peuvent être soignés qu'au port où les taxes ont été payées; le ministère de la justice s'occupe en ce moment de la question. Le chiffre total des dépenses pour les marins malades, invalides et dénués de ressources dans la Nouvelle-Ecosse, durant le dernier exercice, a été de $12,233.47, et les recettes de $16,949.82, soit un excédant de $4,716.39 de recettes sur les dépenses.

Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, les dépenses faites pour les marins malades, invalides et sans ressources, durant le dernier exercice, se sont élevées à $1,112.08, et les recettes à $467.36. A Charlottetown, les marins malades sont traités aux hôpitaux de Charlottetown et de l'Ile du Prince-Edouard, en vertu d'un arrangement fait par les administrateurs de ces institutions aux mêmes conditions que dans les hôpitaux publics des autres ports du Canada.

Dans la province de la Colombie-Britannique, on a dépensé durant le dernier exercice la somme de $3,123.19, et les recettes se sont élevées à $4,796.28.

Pendant le dernier exercice, la somme de $584.80 a été payée au gouvernement impérial comme remboursement des frais qu'il a encourus pour le soin des marins canadiens naufragés et dénués de ressources dans ces ports étrangers.

Le total des dépenses de ce ministère pour les marins malades, invalides et dénués de ressources pendant le dernier exercice, a été de $41,729.11,—soit $10,606.23 de moins que pendant l'exercice précédent et $9,270.89 de moins que le crédit voté par le parlement pour ce service. Les droits perçus se sont élevés à $47,881.75, en sorte que les recettes ont excédé de $6,152.64 les dépenses.

Les recettes et les dépenses de ce service, pendant les 22 derniers exercices, ont été comme suit :—

	Recettes.	Dépenses.
Exercice terminé le 30 juin 1869.....	$31,353 78	$26,987 64
do do 1870.....	31,410 46	27,029 34
do do 1871.....	29,683 41	28,971 22
do do 1872.....	34,911 64	38,947 60
do do 1873.....	37,136 10	41,016 43
do do 1874.....	41,500 16	59,778 90
do do 1875.....	37,801 46	50,684 76
do do 1876.....	41,287 66	48,828 49
do do 1877.....	43,739 21	51,647 94
do do 1878.....	44,665 07	43,780 90
do do 1879.....	37,779 57	42,729 36
do do 1880.....	42,523 20	42,160 91
do do 1881.....	49,779 72	40,667 52
do do 1882.....	45,951 47	39,359 11
do do 1883.....	45,573 42	36,249 65
do do 1884.....	48,667 07	39,553 58
do do 1885.....	39,068 39	44,501 57
do do 1886.. ...	40,848 05	50,377 62
do do 1887.....	42,334 92	37,447 35
do do 1888.....	41,669 64	36,447 85
do do 1889.....	39,306 29	41,320 59
do do 1890.....	47,881 75	41,729 11
	$894,872 44	$910,217 44
A déduire les recettes des dépenses.....		894,872 44
Excédant des dépenses sur les recettes.....		$15,345 00

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

On trouvera, dans une annexe publiée plus loin, le rapport du directeur de ce service, M. Carpmael, lequel couvre la période écoulée entre le 1er décembre et le 30 septembre 1890. Dans cet intervalle de temps, sept stations dans Ontario, trois dans Québec, une dans la Nouvelle-Écosse, une dans le Nouveau-Brunswick, quatre dans le Manitoba, quatre dans les territoires du Nord-Ouest, et une dans la Colombie-Britannique, ont été ajoutés à la liste, et deux ont cessé de transmettre des rapports. 723 avis de tempêtes ont été donnés, dont 553 se sont réalisés. Les prévisions de température ont été distribuées sans interruption, et publiées dans les journaux d'Ontario,

de Québec et des provinces maritimes. Un crédit de $56,100 avait été affecté à ce service, dont les dépenses ne se sont élevées qu'à $52,967.92.

Le gouvernement de Sa Majesté ayant représenté qu'il serait bon d'établir une station météorologique lorsque le câble télégraphique relierait ces îles à Halifax, il a été décidé de payer la moitié des frais d'établissement et d'entretien de la future station ; il en coûtera au Canada £10.10 sterling pour l'établissement et £10 annuellement pour l'entretien. Nous croyons que les avantages qui nous viendront de l'établissement de ce nouveau poste feront plus que compenser le Canada de tous ses frais d'entretien.

OBSERVATOIRES.

Au rapport du service météorologique sont annexés ceux des directeurs de l'observatoire magnétique de Toronto, et des observatoires de Québec, Kingston et Montréal. Il a été dépensé $4,484.18 pour l'observatoire magnétique de Toronto, et $500 pour chacun des observatoires de Montréal et de Kingston. La dépense totale pour le service météorologique et pour celui des observatoires, pendant le dernier exercice, s'est élevée à $58,452.10.

LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA BAIE GEORGIENNE.

Le rapport du commandant d'état-major Bolton, M.R., sur les travaux hydrographiques exécutés pendant la dernière saison, forme une annexe du présent. Il a été voté pour ces travaux un crédit de $18,000 qui, ajouté à ceux des exercices précédents, forme une somme de $156,000 attribuée à ce service.

Les dépenses du dernier exercice se sont élevées à $17,969.23. Jusqu'ici il a été déboursé pour ces travaux :—

En 1882–83	$ 77 81
1883–84	26,745 54
1884–85	20,454 68
1885–86	17,759 36
1886–87	21,592 55
1887–88	19,468 13
1888–89	17,808 46
1889–90	17,969 23
	$141,875 76

RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES ET SERVICE DES BATEAUX DE SAUVETAGE.

Le parlement a voté un crédit de $10,000 pour ce service, et il a été dépensé durant le dernier exercice une somme de $8,150.92. Le supplément qui doit être bientôt publié contiendra une liste des gens qui ont reçu du gouvernement canadien, du gouvernement de Sa Majesté, ainsi que de gouvernements étrangers, des récompenses ou témoignages de reconnaissance pour leur dévouement à sauver la vie de naufragés en mer,—ainsi qu'une liste des récompenses accordées pour le sauvetage de vies sur les côtes du Canada.

On trouvera à l'annexe n°—du présent rapport, un relevé indiquant les stations de bateaux de sauvetage établies en Canada, ainsi que des détails sur ces bateaux, leurs équipages, leur équipement et leurs services.

Une nouvelle station a été établie en juin dernier à Whitehead, dans le comté de Guysboro, N. E., et c'est satisfaisant de pouvoir dire que lors de l'échouage de la goëlette *Sunbeam* l'équipage fut sauvé par les efforts de celui du canot de sauvetage.

ENLÈVEMENT D'OBSTRUCTIONS.

Le parlement a voté un crédit de $6,000 pour l'enlèvement d'obstructions dans les rivières navigables, et la somme de $5,737.26 a été dépensée pendant le dernier exercice. Sur cette somme, $5,000 ont été payées à MM. Fradette et Cie, entrepreneurs, pour l'enlèvement des débris de l'*Ottawa*, et $700 ont aussi été payées en vertu d'un contrat passé pour enlever les débris d'un ancien naufrage arrivé sur la Grande Rivière, Cap-Breton.

SERVICE DES SIGNAUX.

Le parlement a voté un crédit de $6,000 pour ce service, et la somme de $4,976.89 a été dépensée pendant le dernier exercice. Le rapport de M. H. J. McHugh, inspecteur du service à Québec, forme une annexe du présent. Ce rapport contient un relevé des mouvements de la glace dans le détroit de Belle-Isle, tels qu'observés par les agents de signaux au Cap Bauld, à Belle Isle, à l'Ile Verte, au Cap Norman et à la Pointe Riche, couvrant la période comprise entre décembre 1889 et septembre 1890.

Depuis quelque temps le bureau hydrographique des Etats-Unis a donné une attention spéciale à la question de la glace et de ses mouvements, et l'hydrographe a dernièrement publié un rapport très intéressant de l'enseigne Hugh Rodman, M.E.-U., sur ce sujet. Il ressort de ce rapport que le bureau a sollicité la coopération de tous ceux qui sont en mesure d'observer la glace, que des formules spéciales et observations ont été préparées et distribuées parmi les chasseurs de phoques de Terreneuve, et que des arrangements ont été pris avec les gardiens de phares de Terreneuve et d'ailleurs pour qu'ils transmettent des informations au bureau hydrographique, afin que celui-ci puisse tenir note des mouvements de la glace. Le rapport parle du bien qu'a fait l'établissement des stations météorologiques du Canada, et notre ministère est actuellement en communication avec le bureau de Washington pour obtenir sa coopération, afin que les renseignements obtenus sur les mouvements de la glace soient aussi complets que possible. Il en résultera de grands avantages pour la navigation.

OBSERVATIONS SUR LES MARÉES.

Le rapport de M. Carpmael, surintendant du service météorologique, pour les travaux des observations de marées, forme une annexe du présent.

MARINE MARCHANDE.

LIGNES DE CHARGE ET CHARGEMENTS SUR PONTS.

Les chiffres et les tableaux relatifs au nombre et au tonnage des navires restant inscrits sur les registres du Canada seront publiés dans le supplément n° 1 du présent rapport, car nous n'avons pu obtenir les chiffres à temps pour celui-ci, les régistraires maritimes étant tenus par la loi de faire connaître l'état des registres au 31 janvier de chaque année.

Une conférence maritime internationale a été tenue à Washington, en 1890, et parmi les questions qui ont fait l'objet de ses délibérations se trouve celle d'un mode uniforme de lignes de charge. La commission chargée d'étudier spécialement cette question était d'avis que les règlements établis par le conseil de commerce de Sa Majesté constituent un bon modèle servant à déterminer la charge convenant aux navires britanniques classifiés dans le registre du Lloyd, ou aux autres navires dont les inspecteurs du conseil de commerce peuvent aisément vérifier la force et la capacité de charge ; mais que, pour les navires étrangers qui ne sont pas inscrits au Lloyd ou dont il est impossible de connaître les particularités sans un examen minutieux, la difficulté est que la loi qui a pour but de prévenir le danger des surcharges ne peut être mise en vigueur sans de sérieux désavantages pour les propriétaires de navires et de chargements, parce qu'il est difficile de vérifier si un navire est capable de porter les chargements en question.

La commission fit rapport, de plus, que les lois de plusieurs nations maritimes contiennent des dispositions au sujet du surchargement et permettent aux autorités locales de détenir les navires surchargés, mais que nulle part, excepté dans la Grande-Bretagne, on n'a fait de lois à l'effet d'établir par une ligne de charge si un navire est en état de porter un certain chargement, et que pour en arriver à édicter et appliquer de telles lois il faudrait amener les gouvernements des nations maritimes, non seulement à instituer des recherches minutieuses comme celles qui se font en Angleterre, mais aussi à constituer un personnel de fonctionnaires compétents et créer des tribunaux d'appel autorisés à juger des plaintes portées au sujet des détentions et à accorder des dommages intérêts dans les cas de détention injustifiable.

La question paraissait être très embarrassante à la commission, car il dépendrait des conditions différentes de chaque pays que le gouvernement jugeât à propos de prendre des mesures dans le sens indiqué ou perdit de vue qu'il fallait un grand déploiement de travail scientifique et des dépenses considérables pour établir et faire fonctionner un mode comme celui qui existe dans la Grande-Bretagne ; et de plus la commission pensait qu'il était permis de se demander s'il serait bien nécessaire de faire une loi au sujet d'une ligne de charge pour garer des dangers de surchargement, car on pourrait prétendre qu'une sauvegarde suffisante est garantie par la responsabilité des propriétaires de navires vis-à-vis des expéditeurs de cargaisons, ainsi que par le contrôle exercé par les assureurs et par les institutions qui classifient les navires ; et enfin que des circonstances particulières à quelques pays—comme par exemple les marchandises légères qui sont exportées ne mettent pas en danger la stabilité des navires—militeraient sans nul doute en faveur de la non-intervention des gouvernements respectifs.

Pour ces raisons, la commission fut amenée à penser que, nonobstant les avantages qui résulteraient de l'établissement d'un mode uniforme de lignes de charge, la question n'était pas encore mûre pour être étudiée par la conférence, et devait rester matière à négociations entre les gouvernements des nations maritimes.

Feu M. Thomas Gray, ancien sous-secrétaire du département de la marine du conseil de commerce de Sa Majesté, n'a pu signer le rapport parce qu'il a dû quitter Washington, mais il a dit qu'il abondait dans le sens général de ce rapport. Il est parti malade de la conférence, et il est mort peu de temps après son retour à Londres.

Le rapport de la conférence forme une annexe du présent.

Lignes de charge.

En 1876 le parlement impérial adopta une loi modifiant l'acte de la marine marchande par lequel il était prescrit que tout navire britannique, excepté les navires ayant moins de 80 tonneaux de registre employé uniquement au cabotage, les navires exclusivement affectés à la pêche, les yachts de plaisance et les navires faisant le commerce dans les eaux intérieures des possessions britanniques, devait porter sur chacun de ses côtés, au milieu, une marque permanente et visible pour indiquer la situation de chaque pont qui se trouve au-dessus de l'eau. Il était de plus prescrit que le propriétaire de tout navire britannique—sauf les exemptions mentionnées plus haut—devait, avant de faire inscrire son navire partant d'un port du Royaume-Uni, faire mettre sur chacun de ses côtés, au milieu, un disque circulaire de 12 pouces de diamètre traversé au centre par une ligne horizontale de 18 pouces de long. Le centre du disque devait indiquer la ligne de charge maximum dans l'eau salée à laquelle le propriétaire avait l'intention de charger son navire. Cependant l'acte ne contenait aucune formule à l'effet de vérifier la situation de la ligne de charge; il était laissé au jugement du propriétaire de placer la ligne de charge. En 1884 une commission ayant sir Edward J. Reed pour président, fut chargée d'étudier la question de savoir s'il serait possible de faire, au sujet du franc-bord, des règlements qui préviendraient les dangers du surchargement sans nuire au commerce, et, dans ce cas, quels devis devraient être adoptés. Au mois d'avril 1885, la commission fit rapport à Sa Grâce le duc de Richmond et Gordon, président du conseil impérial de commerce, que, suivant elle, le temps était venu de faire des règlements de ce genre, et il fut soumis des devis que l'on crut devoir adopter. Ces devis étaient, dans leur forme générale, les mêmes que ceux qui avaient été adoptés jusque-là par l'administration du Lloyd. La commission, après avoir bien étudié la question d'exiger absolument la ligne de charge suivant une formule donnée, en vint à la conclusion qu'il faudrait appliquer aux navires étrangers les mêmes restrictions qu'à ceux de la Grande-Bretagne quand ils chargent aux Etats-Unis; et elle exprima l'opinion qu'il serait impossible de décréter les lignes de charge compulsoires pour les navires marchands britanniques sans les appliquer en même temps dans les ports d'Angleterre aux navires étrangers qui font la concurrence aux vaisseaux anglais.

Cependant, aucune législation nouvelle ne fut faite avant l'année dernière. En 1890, le parlement britannique fut saisi d'un projet de loi modifiant l'acte de 1876 à l'effet de rendre l'établissement de la ligne de charge, d'après les dévis préparés par la commission, compulsoire sur tous les navires obligés par l'acte de 1876 de faire marquer les lignes avant de s'inscrire en partant d'un port du Royaume-Uni. Comme ce projet de loi portait préjudice aux navires canadiens et les mettait dans une condition désavantageuse relativement aux vaisseaux naviguant sous pavillon étranger, et comme vous aviez reçu de nombreuses et importantes petitions d'armateurs canadiens qui protestaient contre cette législation, vous êtes entré en communication avec le haut commissaire du Canada à Londres dans le but de sauvegarder les intérêts des propriétaires de navires canadiens. Cette question fut l'objet d'une longue correspondance entre le haut commissaire du Canada et le gouvernement de Sa Majesté, et entre vous-même et le haut commissaire. A titre de concession faite au Canada, un article fut inséré dans le bill à l'effet que si le parlement canadien prescrivait par une loi la manière de fixer, marquer et vérifier les lignes de charge

sur les navires canadiens enregistrés, le conseil de commerce accepterait ce marquage pourvu que les prescriptions de cette loi fussent basées sur les mêmes principes que celles de l'acte impérial de 1890 et fussent également efficaces pour déterminer la ligne de charge maxima à laquelle les navires pourraient charger sans danger dans l'eau salée. Le bill fut finalement adopté au mois de juin dernier, et forme une annexe du présent rapport. L'acte est compulsoire et s'applique aux navires canadiens enregistrés lorsqu'ils s'inscrivent en partant d'un port du Royaume-Uni; il ne s'applique pas aux vaisseaux naviguant sous pavillon étranger, non plus qu'aux navires dans les ports canadiens. Il prescrit que le centre du disque de la ligne de charge doit être placé, au-dessous de la ligne du pont, à tel niveau qui pourra être approuvé par le conseil de commerce. La situation du disque doit être fixée suivant les devis dressés par la commission des lignes de charge instituée avant l'adoption de l'acte de 1890. Le conseil de commerce doit nommer la commission d'enregistrement des navires britanniques et étrangers, ou, au choix de l'armateur, toute autre administration de surveillance et d'enregistrement des navires approuvés par le conseil de commerce ou un officier de ce conseil, pour attester au nom du conseil la situation du disque ou des changements qui pourraient lui être faits. La loi concernant le traçage de la ligne de charge n'entrera en vigueur, pour les navires canadiens, qu'au mois de juin prochain.

Comme l'acte en question place les navires canadiens qui partent des ports du Royaume-Uni dans une position désavantageuse relativement aux vaisseaux naviguant sous le pavillon étranger, des représentations ont été faites au gouvernement de Sa Majesté, exposant, entre autres choses, que les armateurs canadiens lui sont fortement opposés, qu'un grand nombre de navires canadiens qui font le commerce entre des ports du Royaume-Uni rencontrent une vive concurrence de la part de navires étrangers, et que comme les navires canadiens légers, bien construits avec du bois du pays et d'une bonne capacité sont très recherchés par les citoyens de pays étrangers pour le commerce de transport, les armateurs canadiens se trouvent pratiquement à concourir avec des navires de construction canadienne sous le désavantage de la loi concernant la ligne de charge. On a aussi représenté que des accidents résultant du surchargement arrivent rarement aux navires canadiens; que cet acte entraîne des dépenses considérables à cause du personnel choisi, qui devra avoir des connaissances scientifiques et pratiques pour mettre la loi canadienne à effet; et qu'il n'y a pas, dans le cas des navires canadiens, la même nécessité de traçage de lignes de charge comme celle qui existe pour les navires construits en acier ou en fer—les navires canadiens, en règle générale, étant de dimensions différentes, ayant une plus grande largeur de bau et une plus grande profondeur de cale que les navires construits dans le Royaume-Uni, et étant construits pour la flottabilité et la capacité de transport plutôt que pour la marche rapide.

L'histoire de la législation canadienne démontre que le Canada n'a rien négligé pour la sûreté de sa marine marchande, et que sous ce rapport il n'est pas resté en arrière des autres pays.

CHARGEMENTS SUR PONT.

Dans le cours de la session du parlement impérial qui eut lieu au commencement de cette année, certains députés déposèrent un projet de loi, communément désigné sous le nom de "Bill Plimsoll," à l'effet de restreindre le chargement du bois de

construction sur les navires et le transport des animaux vivants. L'objet du bill était de prévenir l'arrivée de chargements de bois sur pont dans les ports du Royaume-Uni après le 1er octobre d'une année et avant le 16 avril de l'année suivante, et de prohiber totalement l'importation dans le Royaume-Uni d'animaux vivants du continent américain. Cependant, le projet de loi n'est pas parvenu à sa phase finale, et il a été renvoyé à une étude ultérieure. Sa partie qui concerne l'importation des animaux vivants a fait, pendant la vacance, l'objet d'une enquête ministérielle sous la présidence du très honorable H. Chaplin, M.P., président du conseil impérial de l'agriculture; le gouvernement de Sa Majesté a invité les autorités canadiennes à faire connaître ce qu'elles pensent du bill, qui sera probablement présenté de nouveau à la prochaine session, et à dire si, dans le cas où la loi qu'il était question de passer au sujet des chargements de bois sur le pont des navires venant à prendre effet dans le Royaume-Uni, il serait disposé à faire adopter une mesure législative semblable pour le Canada, afin de défendre l'exportation de chargements de bois sur le pont entre le 1er octobre et le 16 avril. Vous avez représenté que votre présente loi concernant les chargements sur le pont des navires avait jusqu'ici donné la plus entière satisfaction et que depuis sa promulgation le commerce transatlantique s'était fait sans encombre. Vous rendant à la demande du gouvernement de Sa Majesté, vous avez donné l'ordre d'instituer une enquête au sujet de l'expiration de la loi canadienne concernant le chargement sur le pont des navires et l'exportation des bestiaux vivants du Canada, et d'en communiquer le résultat au gouvernement de Sa Majesté.

Dans une lettre qu'il écrivait récemment au soussigné, M. Plimsoll, tout en félicitant le Canada de la position tranchée que ce pays avait prise à l'époque où furent rendues les lois concernant les chargements de grain en grenier et de bois sur les ponts de navires, exprime l'opinion que, en raison même de cet antécédent, il va accepter les principes de son bill. Je ne saurais m'accorder avec M. Plimsoll sur ce point, car il existe une différence essentielle entre la loi canadienne dont il parle et celle qu'il propose. La législation rendue par le Canada avait pour but de réglementer le chargement des cargaisons en grains et de limiter le transport des chargements de bois sur les ponts de navires, tandis que celle proposée par M. Plimsoll est prohibitoire dans ses effets en ce qui concerne les chargements sur ponts.

Je suis donc d'avis que la loi canadienne actuelle, limitant à 3 pieds de hauteur les chargements de bois de sciage sur les ponts de navires, est bonne et saine, et ne met en danger ni la vie des équipages ni la sûreté des vaisseaux.

Je suis aussi d'opinion que le Canada pourrait, sans faire beaucoup de tort au commerce transatlantique de bétail, qui a pris de très vastes proportions, édicter une loi pour réglementer et contrôler dans des limites raisonnables l'expédition des animaux vivants du Canada entre le 1er septembre et le 1er mai, et établir que chaque steamer transportant des bestiaux devra être inspecté par le gardien du port ou un autre fonctionnaire, et être déclaré en bon état de navigation pour transporter à son bord tel nombre de bestiaux, que l'équipement de ce navire sera suffisamment fort pour protéger le bétail contre les intempéries des saisons, et qu'il sera muni de bons ventilateurs pour les bestiaux au-dessous du pont. Pendant la dernière saison, 119,874 bêtes à cornes et 48,862 moutons vivants ont été expédiés de Montréal à l'Europe.

Le temps a été extrêmement mauvais cet automne ; aussi quelques-uns des chargements de bétail expédiés sur des steamers qui n'appartenaient pas aux lignes régulières ont beaucoup souffert pendant la traversée et plusieurs bestiaux ont péri, ce qui a fait encourir des pertes considérables à leurs propriétaires et aux assureurs.

Si une législation de ce genre est établie ici, il se peut qu'elle prévienne une législation semblable en Angleterre à l'égard du commerce de bétail canadien, et il n'y a pas de doute que M. Plimsoll est appuyé par beaucoup de partisans en Angleterre dans les efforts qu'il fait pour interdire le transport des bestiaux vivants à travers l'Atlantique.

INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR ET CERTIFICATS AUX MÉCANICIENS

Le rapport du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année 1890 forme un annexe du présent rapport. Les relevés donnant les noms des mécaniciens auxquels des certificats ont été accordés seront publiés dans le supplément, ainsi que le nombre des bateaux à vapeur qui ont été inspectés et de ceux qui ne l'ont pas été, le nombre de passagers qu'il leur est permis de transporter, le nombre de nouveaux bateaux à vapeur ajoutés à la marine du Canada, et ceux qui ont été désemparés, perdus, ou condamnés comme impropres au service pendant l'année.

Les perceptions faites pendant le dernier exercice comme droits de tonnage, pour inspection des bateaux à vapeur et pour certificats de mécaniciens, ont été de $19,859.18 ; sur cette somme $19,228.68 étaient pour droits de tonnage et d'inspection, et $570.50 pour certificats de mécaniciens. Comme on peut le voir en consultant l'annexe n° , les dépenses se sont élevées à $20,989.52, et le déficit est de $1,130.34.

Ci-suit un état comparatif des recettes et des dépenses :—

	Recettes.	Dépenses.
Exercice terminé le 30 juin 1870.....	$12,521 29	$7,379 18
do do 1871.....	10,369 96	8,321 00
do do 1872.....	11,710 43	8,500 00
do do 1873.....	15,412 75	11,205 54
do do 1874.....	15,603 19	10,291 58
do do 1875.....	15,011 90	12,199 81
do do 1876.....	13,811 24	13,081 86
do do 1877.....	15,858 42	12,073 01
do do 1878.....	12,431 25	13,228 28
do do 1879.....	12,331 16	13,076 46
do do 1880.....	15,424 02	11,854 34
do do 1881.....	16,905 49	12,211 65
do do 1882.....	15,277 78	14,835 97
do do 1883.....	12,577 36	16,209 02
do do 1884.....	15,371 79	21,893 28
do do 1885.....	13,343 66	23,235 04
do do 1886.....	14,087 76	21,775 57
do do 1887.....	12,701 20	22,837 80
do do 1888.....	12,550 14	21,430 45
do do 1889.....	12,576 18	22,313 03
do do 1890.....	19,859 18	20,989 52
	295,737 15	319,962 39
Déduction des recettes sur les dépenses.....		295,737 15
Solde au débit du fonds.....		$24,225 24

Le 23 octobre 1889, pendant que le steamer *Quinté*, propriété de la Compagnie de navigation de Deseronto, faisait un de ses voyages réguliers sur la baie de Quinté, on s'aperçut qu'il était en feu. Il fut échoué et totalement perdu. Il était évalué à $16,000 et assuré pour $12,000. Quatre personnes perdirent la vie dans ce désastre. Une enquête fut instituée pour en arriver à connaître les causes qui avaient amené la perte du navire.

La cour d'enquête recommanda que les certificats du capitaine et du mécanicien fussent suspendus.

Le conseiller nautique du ministère ayant fait rapport que dans son opinion cette conclusion était trop rigoureuse, que la cause de l'incendie n'avait pas été clairement établie mais qu'elle était apparemment inévitable, et que tous avaient fait de leur mieux pour sauver le navire et la vie de ceux qu'il avait à son bord lors de l'accident, vous avez donné ordre que la sentence de la cour au sujet du certificat du capitaine fût mise de côté. Vous avez jugé que le mécanicien méritait censure pour avoir négligé de faire connaître à ses patrons l'état dans lequel se trouvait la partie du navire dont il était chargé, et qu'il était blâmable d'avoir laissé un seul chauffeur de quart. La loi ne prescrivant pas la suspension du certificat d'un mécanicien, la sentence de la cour au sujet du mécanicien fut aussi mise de côté.

L'entrée suivante a été portée sur les minutes de la cour d'enquête :—" Relativement au second du steamer *Quinté*, la cour décide, d'après la preuve qui a été faite, que James Collier, second du dit steamer, qui était à la barre gouvernant et dirigeant le steamer en feu, est resté à son poste et a fait son devoir." Ce jugement a été confirmé par vous.

On a découvert à l'enquête que l'équipage du *Quinté* n'avait pas été exercé à descendre et manœuvrer les chaloupes, ainsi que l'exige l'article 29 de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, et des procédures ont été prises contre les propriétaires pour ne s'être pas conformé à cette prescription de la loi ; les propriétaires se sont avoués coupables et ont payé une amende de $50.

Le département ayant reçu information que le steamer *Greyhound*, de Toronto, avait violé la loi en transportant plus de passagers que son certificat d'inspection le lui permettait, l'affaire a été déférée au ministère de la justice le 9 juillet dernier pour poursuite. La cause fut portée devant le magistrat de police de Toronto, qui l'a déboutée.

On a informé le département qu'un steamer appelé *Enterprise* transportait des passagers sur la rivière Maganetawan sans être muni d'un certificat d'inspection. La cause a été déférée au ministère de la justice, et elle est encore pendante.

Des procédures ont été prises par le ministère de la justice, à la demande de notre département, contre les bateaux de passage à vapeur *Prince Edward Ferry* et *Alberta* pour naviguer sans capitaines autorisés, mais le magistrat a débouté les causes. Cependant de nouvelles procédures ont été instituées.

Le département a reçu information que le steamer *Edith May*, de Toronto, naviguait comme bateau à passagers sans être équipé pour cela et sans avoir acquitté les droits de tonnage pendant deux ans. L'affaire a été déférée au ministère de la justice pour poursuite, et elle est encore pendante.

Un petit remorqueur habituellement employé à la pêche, appelé *Gertrude A. Renney*, paraît avoir conduit un parti de pêcheurs et un jeune garçon à une excursion, dimanche, le 13 juillet dernier. Le jeune homme s'est noyé, et comme on a dit

que le remorqueur n'avait ni chaloupe ni bouée de sauvetage à son bord, l'affaire fut rapportée au département pour qu'il institue une poursuite s'il est d'avis que la loi concernant l'inspection des bateaux à vapeur a été violée. La cause est pendante.

Le département ayant été informé que le steamer *Princess Louise*, de Kingston, avait commis une infraction en transportant un plus grand nombre de passagers que ne le permettait son certificat, l'affaire a été déférée au ministère de la justice pour instruction. Elle est pendante.

Des procédures ont été entamées contre le steamer *Reindeer*, de Kingston, pour avoir transporté plus de passagers que ne le permet la loi.

Des procédures ont été prises par le ministère de la justice contre le propriétaire du steamer *Orillia*, sur information fournie à notre département, pour avoir fait marcher son navire sans un mécanicien autorisé. La cause a été entendue, mais déboutée par le magistrat.

Le département ayant été informé que les remorqueurs à vapeur *Wanda* et *Atlas* faisaient les service sur la baie Georgienne en contravention de l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, l'affaire fut déférée au ministère de la justice pour instruction si ce dernier pense que la poursuite a chance de succès. La cause est pendante.

Au mois de février dernier le bureau du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur fut transféré à Ottawa.

Au mois de mai, le département s'est dispensé des services de M. W. Russell, inspecteur des bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique.

M. Risley, l'ancien président du conseil ayant été mis à la retraite et M. W. J. Meneilley lui ayant succédé, il a fallu nommer un autre inspecteur pour la province d'Ontario, et le choix est tombé sur M. James Johnston, d'Owen Sound, dont la nomination a fait l'objet d'un arrêté du conseil en date du 28 novembre 1889.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS NAVIGUANT SUR LES MERS ÉTRANGÈRES.

On trouvera aux annexes le rapport du président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds de navires allant en mer, pour l'année terminée le 30 novembre 1890.

Pendant ces douze mois, comme on peut le voir par le rapport, le conseil des examinateurs a siégé, pour l'examen des candidats dans les ports d'Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Québec, et Yarmouth, N.-E.

Cent vingt et un aspirants se sont présentés à ces ports pour subir leur examen; quatre-vingt-huit ont réussi et trente-quatre ont échoué. Sur les 88 qui ont réussi 45 ont obtenu le certificat de capitaine, 40 celui de second, et 3 celui de deuxième second.

Le nombre des aspirants qui ont subi l'examen et obtenu des certificats de capitaine, depuis que l'acte est en vigueur, c'est-à-dire depuis le 16 sepembre 1871 jusqu'au 30 novembre 1890, est de 739, et le montant perçu pour ces certificats, à raison de $10 chaque, est de $7,390. Pendant le même temps 1,154 aspirants ont reçu des certificats de compétence comme seconds, et le montant perçu pour ces certificats, à $5 chaque, est de $5,170.

On trouvera dans le supplément mentionné plus haut une liste de tous ceux qui ont obtenu des certificats de compétence et de service, soit comme capitaines, soit comme seconds, depuis le 30 novembre 1889 jusqu'au 30 novembre 1890.

Pendant ces douze mois il n'a pas été accordé de certificats de service sur l'océan. Le nombre total de certificats de service accordés depuis que la loi est en vigueur est de 947 pour le grade de capitaine, et 380 pour celui de second—en tout, 1,327. Le droit exigé pour ces certificats est de $5 pour les capitaines et de $3 pour les seconds.

CERTIFICATS POUR LA NAVIGATION COTIÈRE ET À L'INTÉRIEUR.

Pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1890, le nombre des aspirants qui après examen ont obtenu des certificats de service comme patrons s'est élevé à 68, et le montant perçu pour ces certificats à raison de $4 chaque, a été de $72. Durant la même période 21 aspirants ont demandé des certificats de service comme seconds, et le montant perçu, à raison de $2 chaque a été de $42. Le nombre des aspirants pour certificats de compétence comme patrons a été de 10, et le montant perçu, à raison de $8 chaque, s'est élevé à $808. Il y a eu 47 aspirants pour certificats de compétence comme seconds, et le montant perçu à raison de $4 chaque, a été de $188. Le montant perçu pour le renouvellement des certificats de compétence et de service a été de $20, ce qui porte à $310 le total des recettes de certificats de capitaines et de seconds pour la navigation côtière et à l'intérieur.

On trouvera dans le supplément n° 1 une liste des certificats émis pendant les douze mois terminés le 30 novembre 1890.

La somme totale de droits perçus pendant l'exercice clos le 30 juin dernier pour certificats de compétence et de service, tant sur mer que sur les eaux de l'intérieur et sur les côtes, s'est élevée à $2,186 ; et comme on peut le voir à l'annexe n° 1 du présent rapport, les déboursés de ce service ont été de $4,117.83. Le parlement ayant voté un crédit de $6,000 à cet effet, il reste donc un solde de $1,882.17. On trouvera également au supplément une liste des certificats annulés pendant les douze derniers mois.

Suit un relevé des recettes et dépenses de ce service depuis 1871 :—

	Dépenses.	Recettes.
Exercice terminé le 30 juin 1871.....	$ 1,410 45	.....
do do 1872.....	4,312 07	$ 1,344 00
do do 1873.....	6,466 18	4,963 00
do do 1874.....	4,520 19	2,995 00
do do 1875.....	5,696 62	2,715 00
do do 1876.....	4,672 08	2,021 87
do do 1877.....	4,050 00	1,740 50
do do 1878.....	4,249 76	1,296 50
do do 1879.....	4,250 12	1,334 50
do do 1880.....	4,253 43	1,547 00
do do 1881.....	3,888 41	1,333 50
do do 1882.....	3,965 19	1,152 50
do do 1883	4,021 20	1,314 00
do do 1884.....	3,909 59	9,437 50
do do 1885.....	4,324 15	2,897 00
do do 1886.	5,245 28	2,152 00
do do 1887.....	4,855 98	2,172 00
do do 1888.....	5,060 96	3,220 80
do do 1889.....	4,381 04	2,202 00
do do 1890.....	4,117 83	2,186 00
	$90,650 53	$48,024 67
Recettes.....	48,024 67	———
Excédant des dépenses sur les recettes..	$42,625 86	

Par arrêté du conseil en date du 9 janvier 1890, on s'est dispensé des services du capitaine Thos. Killam, examinateur des aspirants de certificats de navigation maritime à l'étranger. Il ne lui a pas été donné de successeur, attendu que le capitaine Smith, président du conseil, a jugé qu'il pouvait faire l'ouvrage à Yarmouth sans l'aide d'un examinateur.

Par arrêté du conseil en date du 12 septembre dernier, le capitaine Thomas Donnelly, inspecteur des coques de navires à Kingston, a été nommé examinateur de capitaines et seconds, et chargé de faire l'examen des aspirants aux certificats de navigation sur les eaux de l'intérieur.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Le nombre des accidents dont il a été fait rapport au département comme étant arrivés à des navires de mer anglais, canadiens et étrangers, dans les eaux canadiennes, et à des navires canadiens dans les eaux étrangères, pendant les 11 mois terminés le 31 octobre 1890, a été de 229 ; ces navires représentaient un tonnage de 74,402 tonneaux de registre. Le montant des pertes, tant partielles que totales, éprouvées par les navires et les cargaisons, autant qu'on a pu le constater, a été de $1,134,966.

Le nombre de vies perdues dans ces divers naufrages a été de 57.

Le nombre de sinistres dont il a été fait rapport à ce ministère comme ayant eu lieu dans les eaux de l'intérieur du Canada, et arrivés à des navires canadiens dans les eaux des Etats-Unis, pendant les 11 mois terminés le 31 octobre 1890, est de 13 ; ces navires représentaient un tonnage de 3,941 tonneaux de registre. Le montant des pertes, tant partielles que totales, éprouvées par les navires et les cargaisons, s'est élevé, autant qu'on a pu le constater, à $59,550. Le nombre total de vies perdues dans ces divers naufrages a été de 7.

Lorsque le registre des naufrages a été clos en 1889, il y avait un grand nombre d'accidents sur lesquels le ministère n'avait pas de détails suffisants pour lui permettre de les publier dans la liste de l'année. Des rapports ont été subséquemment reçus au sujet de beaucoup de ces accidents, et l'on en trouvera une liste détaillée dans le supplément. Ces accidents, ajoutés au nombre des sinistres précédemment relatés, ont considérablement grossi les chiffres de l'année 1889.

TABLEAU comparatif des pertes rapportées au département depuis 1870.

	Accidents.	Tonnage.	Morts.	Pertes.
Pour l'année terminée le 31 déc. 1870.....	335	82,808	210	901.000
do do 1871.....	274	81,035	81	2,100,000
do do 1872.....	290	99,109	237	2,507,338
do do 1873.....	350	99,523	*813	2,844,133
do do 1874.....	308	106,682	109	2,029,965
do do 1875.....	286	99,427	78	2,468,521
do do 1876.....	452	153,368	404	2,942,955
do do 1877.....	468	177,896	153	3,952,582
do do 1878.....	414	161,760	187	3,445,875
do do 1879.....	533	198,364	339	4,119,233
do do 1880.....	445	179,993	217	3,820,652
do do 1881.....	440	210,719	399	4,992,423
do do 1882.....	451	193,655	271	3,138,423
do do 1883.....	366	158,826	259	2,029,752
do do 1884.....	324	119,741	253	2,965,321
do do 1885.....	346	144,726	198	2,753,667
do do 1886.....	377	150,277	54	1,950,799
do do 1887.....	335	149,395	91	1,662,688
do do 1888.....	319	105,060	52	1,126,124
Pour les 11 mois finis le 30 novembre 1889.....	268	110,716	163	1,554,319
do 31 octobre 1890.....	242	78,343	64	1,194,516

* De ce nombre, 545 ont péri dans le naufrage du paquebot *Atlantic*, le 1er avril 1873.

Le 28 août 1889, un matelot du nom de Charles Hamley fut enduit de goudron et roulé dans la plume à bord du *Baltic* pendant que ce bateau se rendait à Wiarton, Ontario. La victime de ce mauvais traitement sauta par-dessus bord et se noya. Par arrêté du conseil en date du 4 mars 1890, le lieutenant Gordon, M.R., fut nommé commissaire à l'effet d'instituer une enquête au sujet de la conduite du capitaine du *Baltic*, M. W. Tait Robertson, en rapport avec le méfait et la mort subséquente de la victime. Le tribunal fut d'opinion qu'aucun effort réel n'avait été fait pour sauver le malheureux qui était tombé par-dessus bord, et que le capitaine Robertson avait manqué de se conformer aux exigences de la loi concernant l'inspection des bateaux à vapeur, laquelle prescrit que les équipages doivent être exercés à descendre et manœuvrer les chaloupes. Le certificat de capitaine de M. Robertson a été suspendu pendant 12 mois à partir du 4 mars 1890.

Le 17 juillet dernier un abordage eut lieu entre le steamer des Etats-Unis *St. Lawrence* et le yacht à vapeur canadian *Catharine*; cinq des personnes qui se trouvaient à bord de ce dernier se noyèrent. Les capitaines M. P. McElkinney et Thomas Donnelly furent chargés de rechercher les causes du désastre. Le tribunal fut d'opinion que le capitaine du *Catharine*, M. Joseph Senécal, était particulièrement blâmable de l'accident, et son certificat canadien fut suspendu pour une periode de 12 mois. Le *Catharine* coula et se perdit totalement. Il jaugeait 10 tonneaux de registre, avait 8 ans d'existence, appartenait au capitaine et valait probablement $800. Le *St. Lawrence* reçut peu ou point d'avaries.

Le navire en bois *Tanjore* de Québec, 12 ans d'existence et 915 tonneaux de registre, s'est échoué à Little-River, sur la côte du Maine, E.U., dans la nuit du 22 janvier dernier, en se rendant de Saint-Jean, N.-B., à Swansea, avec un chargement de bois de construction. Plus tard il fut conduit à Saint-Jean et radoubé. On n'a pas vérifié la valeur des avaries, et l'accident n'a occasionné aucune perte de vie. Une enquête a été tenue à Saint-Jean par le capitaine W. H. Smith, M.R., pour connaître les causes de l'échouage. Le tribunal a décrété le patron, M. G. L. Ritchie, coupable, et suspendu son certificat canadien de compétence pour une période de 6 mois à partir du 22 janvier 1890.

Un abordage eut lieu, le 7 mai dernier, entre le steamer du gouvernement *Lansdowne* et la goëlette *Blanche*, de Sydney, C.B. Le capitaine W. H. Smith, M.R., fut chargé d'instituer une enquête pour connaître les causes de l'accident; un arrêté du conseil en date du 27 mai 1890 le nomma commissaire à cet effet. Le tribunal a décidé que l'accident était dû au fait que le *Lansdowne* avait quitté son quai au moment d'une forte crue de rivière qui l'avait entraîné sur l'avant de la goëlette qui était alors à l'ancre. Le propriétaire de cette dernière demandait $1,912 de dommages, réclamation que le département à trouvée excessive; cependant, le propriétaire a fini par accepter $1,400 en plein règlement.

Le 18 octobre 1890, le steamer du gouvernement *Napoléon III*, 749 tonneaux, en se rendant du Cap Ray, Terreneuve, à Sydney, C.B., a été jeté à la côte sur le côté nord de l'entrée de la Petite Baie Glacée, pendant une furieuse bourrasque. Pas de pertes de vies. Contrat a été passé avec Macdonald et Cie, d'Halifax, pour le lever et radouber; prix du contract, $37,000. Le capitaine McElhinney, conseiller nautique du département, et le lieutenant Gordon, M.R., ont été constitués en tribunal d'enquête pour rechercher les causes de l'échouage.

Le 18 octobre 1890, le navire *Dunrobin*, de Yarmouth, 16 ans d'existence, 1,375 tonneaux, a touché sur les rochers de Banjaard en se rendant de Perth-Amboy à Rotterdam, et se perdit totalement. Pertes: navire $25,000, chargement $45. Pas de perte de vies.

Le 15 octobre 1890, le navire *Fearnought*, 31 ans d'existence, 1,292 tonneaux, fut abandonné en mer en se rendant de Saint-Jean, N.-B., à Fleatwood, G.B. Pas de pertes de vies. Le vaisseau et son chargement valaient $20,000.

Le 9 juin 1889, la barque *Ecuador*, de Yarmouth, N.-E.. 1,059 tonneaux, 14 ans d'existence, s'est perdue sur le cap Costello, Brézil, en se rendant de Buenos-Ayres aux Barbades. Elle était évaluée à $20,000. Pas de pertes de vies.

Le 8 avril 1889, le brick *Advance*, d'Halifax, 234 tonneaux, 5 ans d'existence, fit voile de Perth-Ambry, E.-U., pour Saint-Jean, Porto-Rico, et n'a pas donné signe de vie depuis. Son équipage se composait de 9 hommes. Evalué à $7,500.

Le 10 septembre 1889, la barque *Thomas Keillor*, de Dorchester, N.-B., 1,095 tonneaux, 14 ans d'existence, échoua à Delaware-Bay, E.-U., en se rendant de Philadelphie à Londres, et fit un naufrage complet. Pertes, $20,000. Pas de pertes de vies.

Le 1er octobre 1889, le steamer en fer *Géographique*, d'Anvers, 2,866 tonneaux, 19 ans d'existence, qui se rendait de Montréal à Southampton, a été abordé et coulé par le *Minnie Swift*, à la hauteur de Saint-Pierre Miquelon. Pertes: navire, $85,000; chargement, $35,000. Quatre personnes noyées.

Le 31 août 1889, la goëlette *Conductor*, de Lunenburg, 114 tonneaux, 7 ans d'existence, faisait voile de Turk's-Island pour Lunenburg avec un épuipage de 7 hommes, et on n'en a pas eu de nouvelles depuis. Elle était évaluée à $5,000 et son chargement à $4,000.

Le 18 septembre 1889, le navire à vapeur en fer *Canopus*, de Liverpool, qui était en route de Montréal à Liverpool, a pris feu dans le golfe Saint-Laurent; les ravages exercés par cet incendie se chiffrent par $75,000 pour le navire et $50,000 pour son chargement. Il fut ramené à Québec, d'où, après avoir subi quelques réparations temporaires, il remit à la voile pour Liverpool le 10 octobre suivant; mais quelques heures après il touchait sur le récif de Saint-Valier. Nouvelles pertes: $50,000 pour le navire et $20,000 pour le chargement. Le *Canopus* avait 18 ans d'existence, et jaugeait 2,808 tonneaux de registre.

Le 26 novembre 1889, le navire *Nylghau*, de Yarmouth, 8 années d'existence, 1,252 tonneaux, échoua sur le banc Pratta, dans la mer de Chine, en se rendant de Singapore à Hong-Kong. Ce naufrage a coûté la vie à 7 hommes de l'équipage. Le vaisseau était évalué à $32,000.

Le 15 janvier 1890, la barque *Emelie L. Boyd*, 9 ans d'existence, 1,240 tonneaux, a été coulée par un abordage avec le navire norvégien *Rolf*, en se rendant de New-York à Hong-Kong. Perte totale, $40,000.

Le 9 janvier 1890, la goëlette neuve *Laburnaam*, de Shelburne, N.-E., faisait voile d'Halifax pour Porto-Rico, et on suppose qu'elle a sombré à la hauteur d'Halifax. Son équipage se composait de 6 hommes. Pertes: vaisseau et chargement, $10,000.

Le 16 septembre 1890, le steamer en fer *Princess Beatrice*, 16 ans d'existence, appartenant à un armateur d'Halifax, a fait côte dans les environs de Isaac's Harbour, N.-E. Naufrage complet. Pertes, $20,000.

Le 7 mars 1890, la barque *Laura*, de Chatham, N.-B., 30 ans d'existence, 340 tonneaux, fit voile de Bordeaux, France, pour Saint-Jean, N.-B., et on n'en a pas entendu parler depuis. Elle avait à son bord un équipage de 9 hommes, et était évaluée à $5,000.

Le 5 octobre 1890, la barque *Melberly*, de Liverpool, G.-B., 1,487 tonneaux, 26 ans d'existence, qui se rendait de Québec à Greenock, fut desemparée et couchée dans le fleuve par un coup de vent dans le golfe Saint-Laurent, Après avoir été en dérive pendant quelques jours, elle fut jetée à la côte sur l'île de Pictou, N.-E., et totalement perdue, Le navire et son chargement valaient $30,000. Cet accident a causé la vie à 15 personnes.

Le 17 mai 1890, la goëlette *Jessie H. Breck*, de Kingston, Ont., 17 ans d'existence, 305 tonneaux, en se rendant de Port-Dalhousie à Kingston, chavira et sombra à 2 milles sud-ouest de la pointe Nine-Mile, à la hauteur de l'île Simcoe. Pertes $5,000. Cinq personnes y perdirent la vie.

Il n'est arrivé qu'un naufrage à l'île de Sable l'année dernière: celui de la barque norvégienne *Gorda*, de Drammen, Norvège, partie des Barbades depuis 15 jours avec un chargement de sucre et de mélasse. Le navire s'échoua trois quarts de mille à l'ouest de la station n° 3 par un brouillard épais et un fort vent de sud-ouest, le 27 juillet. Trois des matelots tombèrent à la mer; mais ils purent se rendre à terre en nageant et furent halés dans le ressac par des employés de l'île. Le lendemain, le capitaine et le reste de l'équipage furent recueillis par la chaloupe de sauvetage de l'île ; le bateau-passager les transporta ensuite à Halifax.

Pas de naufrages à l'île Saint-Paul, l'année dernière.

Le navire à vapeur en fer *Ulunda*, 5 années d'existence, 1,161 tonneaux de registre, enregistré à West Hartlepool, G.B., s'est échoué sur Cow-Ledge, Ile Bryer, N.-E., par un épais brouillard le 26 août dernier, en se rendant de Saint-Jean à Londres, et s'est totalement perdu. Il était évalué à $125,000, et classifié 100 A 1 dans le Lloyd anglais. Une enquête a été faite par le capitaine W. H. Smith, M.R., pour connaître les causes qui avaient amené la perte de ce beau navire, et le tribunal a été d'opinion que l'accident est dû à un courant qui a jeté l'*Ulunda* hors de la route, et à la négligence du capitaine, qui ne s'est pas servi de la sonde. Le certificat de ce dernier a été suspendu pour une période de 3 mois.

Un abordage eut lieu, le 20 février dernier, entre le steamer *City of Monticello*, qui fait le service entre Saint-Jean et Digby, et le steamer *Evangeline*, enregistré à Windsor, N.-E., et qui fait le service entre Digby et Annapolis, N.-E. Le *Monticello* arrivait au quai de Digby au montant et l'*Evangeline* partait. Le *Monticello* frappa l'*Evangeline* dans sa hanche de bâbord. Le premier jauge 565 tonneaux de registre, et le second 53. L'*Evangeline* ne reçut aucune avarie grave, et continua sa route. Une enquête pour rechercher les causes de l'accident fut instituée par le capitaine W. H. Smith, M.R., qui en vint à la conclusion que le capitaine du *Monticello* était blâmable de l'abordage. Le temps était sombre et il neigeait au moment de l'accident, ce qui a probablement causé le malentendu dont les résultats auraient pu être très graves.

CABOTAGE CANADIEN.

Les dispositions du chapitre 83 des statuts revisés du Canada, Acte concernant le cabotage canadien, décrètent qu'aucunes marchandises ni passagers ne pourront

être transportés par eau d'un port à un autre du Canada, si ce n'est sur des navires britanniques ; mais le gouverneur en conseil peut, en tout temps, déclarer que l'acte ne s'appliquera pas aux navires ou bâtiments d'un pays étranger où les navires britanniques sont autorisés à faire le cabotage dans ce pays. Le parlement du Canada a été autorisé à adopter l'acte en question par les dispositions de l'acte impérial 32 Victoria, chapitre 11, intitulé : "*An Act for amending the law relating to the Coasting Trade and Merchant Shipping in British Possessions*," et qui est venu en vigueur dans ce pays lors de sa proclamation par le gouverneur général le 23 octobre 1869.

Quand il a été constaté que l'Italie, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède, la Norvège, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la Belgique et la République Argentine admettaient les navires ou les bâtiments britanniques à leur cabotage sur le même pied que leurs propres bâtiments, les navires de l'Italie, par un arrêté du conseil en date du 13 août 1873 ; ceux de l'Allemagne, par un arrêté du conseil du 14 mai 1874 ; ceux des Pays-Bas, par un arrêté du conseil du 9 septembre 1874 ; ceux de la Suède et de la Norvège, par un atrêté du conseil du 5 novembre 1874 ; ceux de l'Autriche-Hongrie, par un arrêté du conseil du 1er juin 1876 ; ceux du Danemark, par un arrêté du conseil du 25 janvier 1877 ; ceux de la Belgique, par un arrêté du conseil du 30 septembre 1879 ; et ceux de la République Argentine, par un arrêté du conseil du 18 mai 1881, furent admis au cabotage canadien.

COMMISSAIRES DE PILOTAGE.

Les états de la caisse des pilotes invalides de Montréal et de Québec forment des annexes du présent rapport. Les relevés annuels des commissaires de pilotage seront publiés au supplément. Cependant, je crois devoir insérer ici un extrait du rapport du commissaire de la navigation des Etats-Unis pour 1888 au sujet du pilotage obligatoire, parce que les personnes qui s'intéressent à la navigation se sont beaucoup occupées de cette question quelque temps.

PILOTAGE.

" La question du pilotage obligatoire a été longuement développée dans le dernier rapport annuel de ce bureau.

Il a été démontré que les lois d'Etat qui la gouvernent ne sont pas toutes uniformes, et que dans bien des cas le fardeau du pilotage retombe sur des navires qui font le cabotage et sur des navires qui n'ont pas besoin des services de pilotes.

" Le gouvernement a, à grand frais, amélioré les chenaux en enlevant les obstacles qui gênaient la navigation, et a établi des phares, bouées, balises, cloches et sifflets de brume, etc., pour guider les navires à leur entrée et à leur sortie des ports.

" En plusieurs cas, des capitaines, surtout de navires côtiers, connaissent un port particulier aussi bien peut-être que les pilotes employés ou qui, s'ils ne sont pas employés, sont payés par ces navires.

" Les navires à vapeur qui font le pilotage ne sont pas tenus de prendre des pilotes autorisés ; il s'ensuit que, sous ce rapport et d'autres encore, la loi actuelle concernant ces deux classes de navires porte préjudice aux voiliers. Le pilotage obligatoire est inconnu sur les deux lacs, et il n'est pas à la connaissance du bureau qu'il soit demandé dans ces régions.

" Le congrès a été saisi de plusieurs mesures ayant pour objet de modifier les lois existantes de façon à mettre tout le service du pilotage sous la juridiction fédérale, ainsi que prévu par la constitution ; mais ces mesures ont échoué.

"Je ne connais pas de raisons qui empêchent le congrès de prohiber les parties saillantes actuelles du pilotage obligatoire dans le cas des navires des Etats-Unis qui vont sur la côte, quelle que soit la nature de leurs documents. Le but peut être atteint de différentes manières, soit en brevetant les capitaines, ou en exemptant directement les navires côtiers, etc. Le bill 3,454, 50e congrès, prescrivant que les navires à voiles des Etats-Unis qui font le cabotage doivent être tenus ou obligés de prendre un pilote dans un port ou hors d'un port des Etats-Unis, ou être forcés de payer des droits à un pilote pour services offerts sous l'autorité de la loi de pilotage d'un Etat, à moins que ces services ne soient acceptés, semble remplir cet objet.

"Le bill 999, du même congrès, atteindrait le même but d'une manière différente en brevetant les capitaines, et aussi en exemptant du pilotage tout vaisseau remorqué par un navire à vapeur commandé par un pilote breveté par les lois des Etats-Unis.

"En Angleterre les brevets de pilotes sont accordés à des capitaines et seconds quand même ils seraient étrangers, et de la sorte les droits de pilotage obligatoire prescrits par les lois anglaises sont bien moins onéreux.

"Dernièrement le gouvernement de la Grande-Bretagne chargeait une commission de prendre connaissance de certains griefs formulés par les pilotes. Ces griefs avaient trait: (1) à la perte de recettes que subissaient les pilotes et à la dépréciation de leurs services résultant de l'octroi de brevets de pilotage aux capitaines et seconds; (2) à la possibilité d'un danger national par l'octroi de certificats des étrangers; (3) aux difficultés d'en arriver à faire condamner des gens non brevetés qui font le métier de pilotes; (4) à l'absence d'un pilotage obligatoire général; (5) à l'absence du droit d'appel contre les décisions rendues par la commission du pilotage locale.

"La commission déclara que la preuve se rattachant à la continuation ou à l'abolition du principe du pilotage obligatoire était d'une nature compliquée, mais que, en présence des vastes intérêts en jeu, elle ne se croyait pas justifiable de recommander que le mode actuel fût changé.

"La commission était fortement d'avis que le temps était venu où l'exemption de l'armateur de toute responsabilité d'avaries causées par son navire, lorsque ce navire est placé par force de loi sous la direction d'un pilote, devait cessé d'exister. Elle exprimait l'opinion que le capitaine d'un navire, même pendant que le pilote est à bord, doit continuer d'être responsable de la conduite et de la navigation de son navire.

"Dans quelques Etats la législation locale a déjà amélioré la situation, mais dans d'autres les règlements sont rigoureux et tyranniques.

Il est probable que le congrès jugera probablement avant longtemps qu'il doit prendre des mesures pour alléger le fardeau qui pèse sur le cabotage.

SERVICE EXTÉRIEUR.

Le nombre des employés au service extérieur était comme suit, au 1er décembre 1890 :—

Surintendant et gardiens de phares, etc., dans Ontario et en amont de Montréal	159
Personnel de l'agence à Québec, et gardiens de phares, de sifflets de brume à vapeur, etc., à Montréal et en aval, dans la province de Québec	142
Agent, commis, messager, surintendant et gardiens de phares, sifflets de brume, et employés aux établissements de secours, etc., dans la Nouvelle-Ecosse	188
Agent, commis, messager, surintendant et gardiens de phares, de sifflets de brume, etc., au Nouveau-Brunswick	101
Agent et gardiens de phares dans l'Ile du Prince-Edouard	40
Agent et gardiens de phares dans la Colombie-Britannique	12
Officiers et équipages des vapeurs et navires fédéraux	189

Inspecteurs des bateaux à vapeur	15
Capitaines de bateaux de sauvetage	27
Examinateurs des capitaines et seconds de navires, et commis du président du conseil	15
Officiers et serviteurs des hôpitaux de marine, y compris médecins payés pour soigner des marins malades dans différents ports	29
Préposés à l'engagement des matelots	25
Maîtres de ports	203
Officiers des observatoires et observateurs météorologiques, etc., recevant des appointements	133
Receveurs d'épaves	47
Gardiens de quais	93
Total	$1,438

L'année précédente, le nombre des employés était de 1,379. Outre les 1,438 mentionnés plus haut, il y a 78 préposés à l'enregistrement des navires ; ils sont sous la direction et le contrôle de notre ministère, mais en même temps ils perçoivent les droits de douane dans les différents ports d'enregistrement, et ne reçoivent ni appointements ni rémunération comme préposés à l'enregistrement. Il y a par tout le pays 95 jaugeurs et inspecteurs de navires, agissant comme officiers de notre département et qui sont rémunérés à même les honoraires de leurs fonctions, bien qu'en outre de ces emplois plusieurs fassent partie du service des douanes. De plus par arrêtés du conseil du 21 avril et du 2 décembre 1874, le premier officier des douanes dans chaque port des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, de la Colombie-Britannique et de l'Ile du Prince-Edouard, où il n'y a pas de bureau spécial à cet effet, est considéré comme préposé à l'engagement des matelots, perçoit les droits, envoie les relevés semestriels au département, et remplit cet emploi sous la direction de ce dernier.

Par la liste qui précède on voit qu'il y a 133 officiers d'observatoires, etc., rémunérés ; mais il y a en outre par tout le pays un grand nombre d'observateurs qui servent gratuitement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

MINISTÈRE DE LA MARINE,
OTTAWA, 1er décembre 1890.

N.B.—Un rapport de l'agent du département à Halifax qui parle d'utiliser des pigeons voyageurs lors des naufrages qui arrivent à l'Ile de Sable, et un article sur le même sujet publié par le major général Cameron dans le *Quaterly Review* forment un annexe du présent rapport.

Comme l'édition des documents du parlement contenant l'exposé fait en 1873 par l'honorable Peter Mitchell au sujet des chargements sur le pont des navires est épuisée, j'ai jugé à propos de publier aussi ce document dans un annexe.

ANNEXE No 1.

ETAT des dépenses du ministère de la marine pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.

Service.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
Océan et rivières—		
Entretien et réparation des steamers fédéraux	114,959 20	
Examens des capitaines et seconds	4,117 83	
Enquêtes sur les naufrages et accidents	888 94	
Enregistrement des navires canadiens	647 52	
Enlèvement d'obstacles, rivières navigables	5,737 26	
Récompenses pour sauvetage de vies	8,150 92	
Observations des marées	244 75	
Police de rade, Montréal	13,167 00	
" Québec	8,620 61	
Service postal d'hiver	2,752 67	
Gratifications	80 00	159,366 70
Phares et côtes—		
Appointements et allocations de gardiens de phares	185,463 41	
Agences, loyers et faux frais	18,431 42	
Entretien et réparations des phares, etc	231,273 69	
Achèvement et construction de phares	23,863 09	
Quai public, Colombie-Britannique	2,066 59	
Service de signaux	4,976 89	466,075 09
Institutions scientifiques—		
Service météorologique	52,967 92	
Observatoire, Kingston	500 00	
" Montréal	500 00	
" Toronto	4,484 18	58,452 10
Hôpitaux de la marine, etc.—		
Hôpital de la marine, Québec	10,279 08	
" Kingston	500 00	
" Sainte-Catherine	311 40	
" et des marins invalides	27,727 18	
Marins naufragés et dénués de resources	2,911 45	41,729 11
Inspection des bateaux à vapeur	.....	20,989 52
Levée hydrographique de la baie Georgienne	.....	17,969 23
Gouvernment civil, appointements, y compris le ministre	35,121 74	
" dépenses imprévues	7,714 04	42,835 78
		807,417 53

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

F. GOURDEAU,
Comptable.

ANNEXE No. 1*a*.

ETAT des recettes du ministère de la marine pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.

Service.	Montant.	
	$	cts.
Revenu casuel	6,848	72
Service postal des caps	161	46
Steamers fédéraux	10,560	36
Examens des capitaines et seconds	2,186	00
Havres, jetées et quais	8,797	79
Améliorations des ports	4	00
Droits de police de ports	17,816	95
Hôpital de la marine, Québec	354	90
Certificats de mécaniciens de bateaux à vapeur	641	65
Inspection des bateaux à vapeur	19,288	68
Caisse des marins malades	47,881	75
Droits des stations de signaux	965	00
	115,507	26

WM. SMITH.
Sous-ministre de la marine.

F. GOURDEAU,
Comptable.

ANNEXE No 2.

RAPPORT SUR LE SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le vingtième rapport sur le service météorologique, couvrant la période comprise entre le 1er décembre 1889 et le 30 septembre 1890.

Depuis la date de mon dernier rapport les stations suivantes ont été ajoutées à la liste :—

Ontario.

Classe I—
Comptoir de l'Orignal.....A. Nicolson.
Classe II—
Schreiber.....Agent du chemin de fer du P. C.
Brantford.....Rev. R. Ashton.
Kingsville.....Walter Howlett.*
Biscotasing.....Agent du chemin de fer du P. C.
Classe II—
Winona.....W. J. McNiven.
Rose Hill, Réservoir, Toronto.....George Reeves.

Québec.

Lac Abitibi.....Jessie Whiteway.
Saint-Hyacinthe.....W. P. M. Martin.
Brome.....G. H. Hall (prolongement).

Nouveau-Brunswick.

Classe I—
Grindstone.....A. Le Bourdais.

Nouvelle-Ecosse.

Classe II—
Nappan.....L. W. Eaton (de la ferme expérim.)

Manitoba.

Classe I—
Virden.....Rev. H. L. Watts.
Classe II—
Dauphin.....D. McIntosh.
Oak Bank.....R. W. E. Goodridge.
Brandon.....S. A. Bedford (de la ferme expérim.)

* L'enregistreur du soleil qui se trouvait auparavant au lycée de Windsor a été mis sous les soins de M. Howlett, de Kingsville, la station la plus rapprochée de son ancienne situation.

Territoires du Nord-Ouest.

Classe I—
Petites Fourches.....William Woods.
Classe II—
Rivière la Paix.....Rev. J. Gough Brick.
Cotham.....Wm. Trant.
Glen Adelaide.....A. C. H. Shafer.
Wallace.....C. H. Lackey.

Colombie-Britannique.

Station principale—
Esquimalt.....E. B. Reed.

Les stations suivantes ont discontinué d'envoyer des rapports pour les raisons assignées en regard :—

Ontario.

Classe II—
Bond Head..... H. B. Jeffs, ne pouvant voir au service.

Quebec.

Classe I—
Rochers aux Oiseaux..... T. Turnbide, enlèvement du câble télégraphique.

Quelques changements ont eu lieu par suite du décès et de la démission volontaire d'observateurs; mais il est bon de dire que ceux qui se sont retirés n'ont cessé de manifester l'intérêt qu'ils ont pour l'œuvre en se faisant remplacer par des personnes responsables.

Je regrette d'avoir à consigner ici les décès suivants: M. Leslie Gordon, préposé à la station de rapports télégraphiques de Qu'Appelle, T.N.O.; M. Thos. F. Janes, agent de signaux de tempêtes à Port-Hope; M. Joseph Eden, agent de signaux de tempêtes à Gaspé, Québec; et M. J. Stewart, observateur volontaire à Bobcaygeon, Ont. Ce dernier travaillait avec beaucoup de zèle.

Les observateurs d'Ontario, sous la direction de M. Blue, sous-ministre de l'agriculture, et ceux du Manitoba, sous la direction du département de l'agriculture, portent toujours le plus grand intérêt à leurs opérations. A ce propos je dois dire que ce serait un grand avantage pour chaque province et pour tout le Canada si les départements analogues des autres provinces parvenaient à obtenir des observateurs volontaires dans les endroits où il n'y a pas de station. Ceci s'applique particulièrement à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, où les observations sont restreintes, en grande mesure, dans des localités choisies pour un objet particulier.

Les stations des fermes expérimentales n'ont pas du tout repondu à notre attente. Si celles d'Ottawa, de Nappan et de Brandon ont bien fait, celle d'Indian-Head et d'Agassiz n'ont pas accompli beaucoup. Il est à espérer que quand ces dernières seront un peu mieux établies, elles égaleront la station d'Ottawa, qui, sous la direction de M. Ellis, fait d'excellentes opérations.

SIGNAUX DE TEMPÊTES.

Entre le 1er décembre 1889 et le 30 septembre 1890, il a été donné 723 avis de tempêtes, dont 553—soit 76·5 pour 100—se sont réalisés.

Les mois d'hiver qui suivirent la publication du dernier rapport furent signalés par plusieurs grandes tempêtes. Un centre de tempête qui passait à travers la région des lacs le 11 décembre amena un gros vent d'ouest dans les provinces maritimes le 12; notre agent de Saint-Jean constata une vitesse de 60 milles à l'heure par intervalles ce jour-là. Des avis avaient été expédiés à Halifax et Saint-Jean à 9.40 p.m. le 4.

Une tempête, dont on a trouvé le point de départ dans la partie occidentale extrême du continent a passé, le 26, à travers la région des lacs, où le vent fut extrêmement violent; de là, elle s'étendit vers l'est, passant le 27 sur les provinces maritimes, où l'ouragan se repandit sur tout le bord de la mer, et dans le golfe Saint-Laurent, où elle provoqua une marée phenoménalement haute. Ample avis de cette tempête avait été donné.

Une autre tempête extraordinairement violente a traversé la région des lacs le 29, et les provinces maritimes le lendemain. Une fraiche brise, dont avis avait été donné, se fit sentir sur les bords de la mer le 30.

Le 2 janvier, un notable abaissement s'est produit dans la région des lacs, occasionnant un très gros vent du nord-ouest; le lendemain il était rendu dans le golfe, il y avait dans les provinces maritimes un coup de vent accompagné de froid intense. Vos agents en ont reçu avis de 6 à 24 heures avant l'arrivée de la tempête.

Un centre de tempête parti des Etats-Unis le 12, et se dérigeant sur le Canada a amené un gros coup de vent dans les régions des lacs le 13, et dans les provinces maritimes un peu plus tard le même jour. Avis en avait été reçu aux différentes stations de signaux plusieurs heures avant le déchaînement de la tempête.

Deux centres de tempêtes, un des Etats du sud-ouest et l'autre du nord-ouest, se sont réunis, le 7 février, au-dessus de la région des lacs, et se sont dirigés le lendemain vers les provinces maritimes, produisant en plusieurs endroits le plus gros vent de l'hiver.

Le 26 mars un centre de tempête s'est développé au-dessus de l'Utah et des Etats voisins, se dirigeant vers le Kansas, et de là, le 27, vers l'est et le nord-est au lac Erié. Dans toute la région des lacs, un vent violent, accompagné d'une forte tempête de neige, dura toute la journée du 28. Sur le lac Ontario, deux des navires qui étaient sortis à cette saison exceptionnellement prématurée firent naufrage, et les autres reçurent plus ou moins d'avaries. Cette tempête de neige est la seule de quelque importance qui se soit fait sentir dans plusieurs parties d'Ontario. Les signaux de tempête n'avaient pas été déployés aux stations des lacs parce que la navigation n'était pas encore jugée ouverte.

De nouvelles stations de signaux ont été établies à Shippegan et Caraquette, dans le Nouveau-Brunswick, et au Sault Sainte-Marie, Ontario ; de nouvelles stations de vent à Low-Point et Sambro, Nouvelle-Ecosse, et à l'Ile de Sable.

TABLEAU N° 1.

Le tableau suivant donne le nombre total des avis qui ont été distribués et la moyenne de ceux qui se sont accomplis :—

Année.	Distribués.	Réalisés.	Proportion des réalisations.
1877	743	510	68·6
1878	860	673	78·3
1879	712	591	83·0
1880	889	736	82·8
1881	854	727	85·1
1882	841	658	78·2
1883	1,085	858	79·1
1884	798	663	83·2
1885	830	741	89·3
1886	906	799	88·2
1887	1,093	972	88·9
1888	897	758	84·5
1889 (11 mois, du 1er janvier au 30 novembre)	1,007	822	81·6
1889-90 (10 mois, du 1er décembre au 30 septembre)	723	553	76·5

Service des probabilités.

La distribution des prévisions de température s'est continuée sans interruption pendant toute la période couverte par ce rapport, et elles ont été publiées par les journaux d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes. J'espère que nous pourrons avant longtemps donner des prévisions applicables au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest. La station-mère qui vient d'être établie à Esquimalt et confiée à la direction de M. E. B. Reed, contribuera beaucoup au développement de ce service.

Les demandes toujours croissantes qui nous arrivent prouvent que le public a pleine confiance dans nos travaux. On nous a si souvent demandé, dans ces derniers temps, des prévisions *spéciales*, que l'espace dont je dispose ne me permet pas de les énumérer comme je l'ai fait jusqu'ici. Cependant, quand la chose a été possible, nous avons fait droit aux demandes qui nous étaient adressées.

TABLEAU

Nombre de prévisions données et proportion de celles qui se sont réalisées dans

Mois.	Région intérieure des lacs						Haut du Saint-Laurent.						Bas du Saint-Laurent.					
	Prédictions distribuées.	Réalisées.					Prédictions distribuées.	Réalisées.					Prédictions distribuées.	Réalisées.				
		Réalisées en entier.	Réalisées en partie.	Non réalisées.	Proportion des vérifications complètes.	Proport. des vérific. complètes et partie.		Réalisées en entier.	Réalisées en partie.	Non réalisées.	Proportion des vérifications complètes.	Proport. des vérific. complètes et partie.		Réalisées en entier.	Réalisées en partie.	Non réalisées.	Proportion des vérifications complètes.	Proport. des vérific. complètes et partie.
Décembre	108	81	13	14	75·0	87·0	98	77	14	7	78·6	92·9	90	62	20	8	68·9	90·1
Janvier	124	80	21	23	64·5	81·5	113	79	22	12	69·9	89·4	109	67	20	22	61·5	79·8
Février	109	81	10	18	74·3	83·5	107	80	9	18	74·8	83·2	101	83	6	12	82·2	88·1
Mars	114	85	13	16	74·6	86·0	113	81	23	9	71·7	92·0	106	78	17	11	73·6	89·6
Avril	111	77	18	16	69·4	85·6	106	70	18	18	66·0	83·0	108	77	14	17	71·3	84·3
Mai	117	85	21	11	72·6	90·6	107	77	21	9	72·0	91·6	108	71	23	14	65·7	87·0
Juin	113	86	20	7	76·1	93·8	101	77	10	14	76·2	86·1	99	63	13	23	63·6	76·8
Juillet	127	102	18	7	80·3	94·5	118	95	16	7	80·5	94·1	121	105	8	8	86·8	93·4
Août	115	99	13	3	86·1	97·4	107	97	8	2	90·7	98·1	98	80	9	9	81·6	90·8
Séptembre	119	98	14	7	82·4	94·1	110	102	5	3	92·7	97·3	107	90	9	8	84·1	92·5
	1157	874	161	122	75·5	89·5	1080	835	146	99	77·3	90·8	1047	776	139	132	74·1	87·4

Des indications annonçant l'approche de tempêtes de neige ont été fournies aux chemins de fer, et les avis de ces prévisions de température seront disséminés cet hiver sur une plus grande étendue de pays qu'ils ne l'ont été jusqu'ici. Quelques localités ont demandé des avis de dégels rapides, et ils leur ont été fournis Le mode de répandre les probabilités de température an moyen de signaux déployés sur les convois de chemins de fer a été mis en pratique cette année ; mais je regrette d'avoir à dire que si les surintendants et autres chefs de voies ferrées portent un grand intérêt à ce service et font tout en leur pouvoir pour le faciliter, leurs employés, qui sont chargés de placer et enlever les disques-signaux, ne semblent guère disposés à suivre l'exemple de leurs supérieurs ; souvent il leur est arrivé de ne pas changer les signaux d'après les avis donnés, et ils ont ainsi répandu dans le pays de *fausses prévisions* qui ont mis notre service en discrédit.

Le tableau suivant (n° 2) fait connaître le nombre de prévisions qui ont été données et la proportion de celles qui se sont réalisées dans chaque district, chaque mois et pendant toute la période.

II.

chaque district, chaque mois depuis déc. 1889 jusqu'à sept. 1890, inclusivement.

Golfe.						Provinces maritimes.						Total.					
	Réalisées.						Réalisées.						Réalisées.				
Prédictions distribuées.	Réalisées en entier.	Réalisées en partie.	Non réalisées.	Proportion des vérifications complètes.	Proportion des vérifications complètes et partielles.	Prédictions distribuées.	Réalisées en entier.	Réalisées en partie.	Non réalisées.	Proportion des vérifications complètes.	Proportion des vérifications complètes et partielles.	Prédictions distribuées.	Réalisées en entier.	Réalisées en partie.	Non réalisées.	Proportion des vérifications complètes.	Proportion des vérifications complètes et partielles.
95	75	12	8	78·9	91·6	97	74	16	7	76·3	92·8	448	369	75	44	75·6	91·0
105	69	19	17	65·7	83·8	117	81	17	19	69·2	83·8	568	376	99	93	66·3	83·6
100	74	5	21	74·0	79·0	160	80	9	11	80·0	89·0	517	398	39	80	76·9	84 5
109	71	24	14	65·1	87·2	117	79	12	26	67·5	77·8	559	394	89	76	70·5	86·4
113	73	12	28	64·6	75·2	118	77	19	22	65·3	81·4	556	374	81	101	67·3	81·8
102	68	20	14	66·7	86·3	110	73	25	12	66·4	89·1	544	374	110	60	68·7	88·6
102	66	17	19	64·7	81·4	105	70	20	15	66·7	85·7	520	362	80	78	69·6	85·0
121	105	6	10	86·8	91·7	114	95	11	8	83·3	93·0	601	502	59	40	83·5	93·3
95	68	10	17	71·5	82·1	97	66	15	16	68·0	83·5	512	410	55	47	80·1	90·8
106	82	14	10	77·4	90·6	107	82	18	7	76·6	93·5	549	454	60	35	82·7	93·4
1048	751	139	158	71·7	84·9	1082	772	162	143	71·8	86·8	5414	4013	747	654	74·1	87·9

STATIONS TÉLÉGRAPHIQUES DE SIGNAUX.

Une station télégraphique à rapports a été établie sur l'île de la Meule. C'était nécessaire, car le câble avait été enlevé des Rochers aux Oiseaux, localité qui, jusqu'à l'enlèvement du câble, avait été une de nos stations télégraphiques.

BUREAU CENTRAL.

M. Walter H. Taylor a remplacé M. W. E. Davis, qui avait donné sa démission. C'est avec beaucoup de regret que je consigne ici la mort de John Merryfield, qui était gardien et messager de ce bureau et de l'observatoire magnétique. C'était un serviteur honnête, fidèle et laborieux, et sa mort est une perte pour nous. Ce sont les seuls changements qui ont eu lieu dans le bureau depuis le dernier rapport.

SERVICE HORAIRE.

On trouvera dans le rapport concernant l'observatoire magnétique la méthode qui préside à ce service, ainsi qu'un tableau des différences relevées aux divers observatoires.

Le rapport concernant l'observatoire de Québec constitue l'annexe A.

Le rapport concernant l'observatoire de Saint-Jean constitue l'annexe B.

BUREAU PRINCIPAL DES SIGNAUX

Le brigadier général Greely, chef du service des signaux aux Etats-Unis, a continué d'échanger des rapports avec nous, et nos efforts communs produisent le plus grand bien pour les services et le public des Etats-Unis et du Canada.

OBSERVATEURS VOLONTAIRES.

Le pays doit beaucoup à ces observateurs de bonne volonté qui donnent gratuitement leur attention et leur temps, et sans le concours desquels il serait impossible de vérifier, avec un certain degré de certitude, la climatologie du pays. A eux est dû l'intérêt que les habitants des localités où ils opèrent portent à la météorologie; l'importance des résultats de leurs observations, qui sont publiés mensuellement dans la *Weather Review*, est pleinement reconnue. Autrefois le peuple en général portait peu d'attention ou d'intérêt à la statistique météorologique et aux prévisions de température; mais aujourd'hui il comprend pleinement les avantages d'avoir un service climatologique autorisé auquel il peut s'en rapporter.

Ontario, Québec et Manitoba font des efforts énergiques pour établir des stations gratuites, et nous recevons de nombreuses communications nous demandant des instruments; mais je regrette de dire que j'ai été obligé d'en refuser plusieurs, vu que les fonds me manquent pour acheter les équipements nécessaires.

L'Ile du Prince-Edouard, la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest fournissent aussi un certain nombre de travailleurs volontaires; mais le Nouveau-Brunswick n'en a que deux, tandis que dans la Nouvelle-Ecosse il n'y a pas un seul observateur qui ne soit remunéré pour ce qu'il fait.

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE "GREAT NORTH-WESTERN."

C'est en partie grâce à la promptitude et à la régularité de cette compagnie que le service des prévisions de température et des avis de tempêtes a été si bien fait pendant toute la saison; aussi je prie tous ses employés d'accepter mes remerciements pour leur précieux concours.

PUBLICATIONS.

Des particuliers et institutions de différentes parties du monde nous demandent fréquemment les publications de ce bureau. Il est fort à regretter que le rapport annuel du service météorologique soit si en retard: le dernier reçu est celui de 1886.

Dans ces derniers temps l'impression de chaque rapport a pris plus d'un an; aussi les rapports deviennent-ils de plus en plus arriérés. Près de 740 rapports annuels et plus de 800 exemplaires de la *Monthly Weather Review* sont distribués comme suit:

Pays.	Rapports.	Revues.
Grande-Bretagne et Irlande	70	35
Norvège	6	6
Suède	3	2
Danemark	2	2
Pays-Bas	3	3
Belgique	4	2
France	12	10
Allemagne	27	22
Autriche	13	10
Espagne	2	2
Portugal	3	3
Finlande	1	1
Russie	7	6
Roumanie	1	1
Turquie	1	1
Grèce	1	1
Suisse	5	3
Italie	14	12
Sicile	1	1
Algérie	1	1
Tripoli	1	1
Egypte	2	1
Inde	9	7
Ceylan	2	1
Chine	2	2
Japon	2	2
Iles Philippines	1	1
Indes Orientales	1	1
Maurice	1	1
Cap de Bonne-Espérance	1	1
Australie	8	7
Tasmanie	2	2
Nouvelle-Zélande	2	1
Terreneuve	3	4
St. Pierre et Miquelon	1	1
Canada	425	616
Etats-Unis	73	44
Mexique	5	5
Indes Occidentales	3	2
Bermudes	1	0
Costa-Rica	2	1
Guatémala	1	1
Vénézuéla	1	1
Nouvelle-Grenade	1	1
Ecuador	1	1
République Argentine	3	2
Uruguay	1	1
Chili	1	1

Bibliothèque.

Le nombre des publications reçues augmente tous les ans. Dans la période couverte par le présent rapport, il en a été reçu 300, c'est-à-dire un peu plus que pendant les dix mois précédents. Ces ouvrages traitent presque entièrement de météorologie, d'astronomie et de magnétisme terrestre. Sept nouveaux contributeurs ont été ajoutés à la liste de ceux avec qui nous échangions régulièrement des publications. La bibliothèque est comble, et il faudra bientôt l'agrandir. Grand nombre de volumes auraient aussi besoin d'être reliés.

INSPECTION DES STATIONS.

Soixante et dix-huit stations ont été inspectées cette année: le directeur en a visité 14, l'inspecteur Payne 15, l'inspecteur Stupart 23, et l'inspecteur Webber 26.

Les rapports de ces inspecteurs forment les annexes C, D, E, F; ils font connaître la condition des différentes stations, et démontrent l'absolue nécessité d'une inspection régulière.

En Angleterre les observatoires à enregistrement automatique et les stations d'anémographes, de même que les stations télégraphiques qui transmettent des rapports, sont régulièrement visités tous les ans par les inspecteurs du bureau météorologique de Londres, et les autres stations qui sont de moindre importance sont inspectées quand l'occasion s'en présente. Je recommande qu'il en soit fait ainsi pour notre service et que toutes nos principales stations soient inspectées, sinon annuellement, du moins aussi souvent que possible, et les stations moindres aussi fréquemment que possible.

Le tout respectueusement soumis.

CHARLES CARPMAEL,
Directeur.

ANNEXE "A."

L'OBSERVATOIRE,
QUÉBEC, 24 octobre 1890.

Au directeur
du service météorologique, Toronto.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande, je dois dire que les opérations de mon observatoire sont les mêmes qu'auparavant.

Les instruments qui servent à nos travaux sont en bonne condition, sauf l'appareil de la boule horaire qui, comme je vous l'ai déjà dit, devrait être remplacé par un neuf ou réparé, si possible.

A propos du service horaire, j'ai eu l'occasion pendant mes congés des deux dernières années, de visiter plusieurs des phares du fleuve et du golfe Saint-Laurent, et je me suis convaincu que ce service pouvait être perfectionné à peu de frais. Les observations que je vais me permettre de faire, bien que ne se rattachant pas directement à mes attributions, me paraissent avoir une certaine opportunité, dans ce moment où les journaux discutent la question de l'efficacité du service des canons de brume. Il est dans les limites de la probabilité qu'un steamer qui s'approche d'un phare, comme par exemple celui de Belle-Isle, puisse passer d'une position sûre à celle d'un danger inévitable, parce qu'il ne sait pas, même approximativement, quand il doit attendre le prochain coup de canon. Les bruits ordinaires qui règnent à bord dans ces occasions là seraient suffisants pour empêcher de l'entendre. Actuellement le gardien d'une station de brume tire le canon à l'approche d'un brouillard, et continue ensuite de le tirer à des intervales donnés. Suivant moi, il devrait le tirer immédiatement à l'approche d'un brouillard, et continuer à le tirer à toutes les heures, ou toutes les demi-heures, selon le cas, temps de Greenwich. Dans les endroits que le télégraphe met en communication il ne devrait jamais y avoir, dans la détermination de ces instants, une erreur de plus d'une minute, et en conséquence les commandants devraient savoir, à part ce court intervalle d'incertitude, quand ils doivent prendre les plus grandes précautions pour entendre le signal. Ces stations pourraient avoir, de l'observatoire le plus rapproché, l'heure officielle une fois par semaine, ou plus souvent, si les moyens qui existent aujourd'hui de leur fournir l'heure exacte par le bureau central de télégraphe étaient jugés insuffisants. Quand à celles qui n'ont pas de télégraphe, je suggérerais que l'heure leur fût donnée par les navires des lignes régulières qui descendent, et qui hisseraient un signal ou tirerait un coup de canon pendant cette demie-heure précise de Greenwich qui s'écoule tandis qu'ils passent à portée d'être entendus ou vus de la station. Si cette idée vaut quelque chose, je n'ai

aucun doute que les compagnies de navires se soumettraient aux inconvénients qu'entraîneraient son exécution. Et puis, elle représente un système qui serait également applicable à toutes les nations dont les navires emploient l'heure de Greenwich.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. A. ASHE,
Directeur.

ANNEXE "B."

L'Observatoire,
Saint-Jean, N.B., 30 septembre 1890.

Au directeur du
Service météorologique, Toronto.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de cet observatoire pendant l'année terminée le 30 septembre 1890.

Des observations météorologiques ont été prises et enregistrées aux intervalles ordinaires, comme par le passé. Comme d'habitude aussi, nous avons fait des observations horaires pour déterminer les erreurs de l'horloge. L'heure juste a été donnée, tous les jours sans interruption, aux navigateurs et autres en abaissant la boule horaire à 1 p.m., heure locale.

Les signaux de tempêtes, aussitôt qu'avis en étant reçu de Toronto, ont été déployés au-dessus de la douane. Les lampes qui servent de signaux de nuit s'éteignent sous le souffle des grands vents ; et comme je l'ai fait dans mon dernier rapport, je recommanderais qu'on se servît de lampes à lumière électrique incansdescente.

Il n'a pas encore été fait de changement dans le service horaire de cette ville ; nous avons par conséquent trois heures différentes : l'heure du chemin de fer, l'heure du télégraphe W. U., et l'heure locale.

Nous recevons souvent la visite de commandants de navires qui viennent comparer leurs baromètres, etc., avec les instruments de l'observatoire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. HUTCHINSON,
Observateur.

ANNEXE "C".

STATIONS INSPECTÉES PAR LE DIRECTEUR.

North-Bay, Ont.—L'indicateur du thermomètre à minima était dans la boule, et j'ai de graves raisons pour soupçonner que l'instrument n'avait pas été bien placé depuis longtemps, en sorte que les relèvements étaient tout à fait erronés.

Maple-Creek, T.N.O.—L'exposition du thermomètre est défectueuse. Dans l'après-midi le soleil, donnant sur un mur de bois à l'est de l'écran du thermomètre, influerait sur les relèvements.

Spence's-Bridge, C.B.—J'ai inspecté cette station pour la première fois, bien qu'elle soit établie depuis dix-huit ans. Les observations ont été prises avec soin, mais le verre de la cuvette du baromètre était devenu si opaque par suite des dépôts du mercure, que je n'ai pu obtenir une comparaison exacte qu'après l'avoir nettoyé. Il y avait un peu d'air dans le tube de l'instrument, en sorte que les relèvements n'ont pas dû être toujours précis. J'ai remis en ordre parfait cet instrument, ainsi que celui de rechange, qui avait une grande quantité d'air dans son tube. L'écran du thermomètre a été fixé à l'extrémité nord d'un magasin. Le thermomètre à boule sèche, après application des corrections fournies, relèvait 0°.4 trop haut, et le ther-

mètre à boule mouillée 0°.6 trop haut. Ces deux thermomètres sont des Casella et ont été fournis à la station en 1872. Il est probable que le rétrécissement des boules, qui a causé l'élévation dans les relèvements, s'est fait dans la première année que les thermomètres étaient à la station, en sorte que presque toutes les observations qui vous sont venues de ce poste ont besoin d'être corrigées. Le thermomètre à minima était correct, et le thermomètre à maxima, après l'application de sa correction, relève 0°.1 trop haut.

Victoria, C. B.—Une nouvelle station a été établie en dehors de Victoria, pas bien loin de l'entrée du port d'Esquimalt, sous la direction de M. E. B. Reed. L'exposition choisie pour les instruments est bonne ; l'anémomètre est placé sur un poteau de 25 pieds de haut au sommet d'une éminence rocheuse faisant face au port et est relié par des fils métalliques à un enregistreur qui se trouve dans la maison de l'observateur. La station était en bon ordre quand je suis parti.

Fort-Simpson, C. B.—Ici les observations se font sous la direction de M. Hall, le facteur de la Baie-d'Hudson, et sont prises pour la plupart par sa sœur, qui paraît y mettre le plus grand soin. Le verre de la cuvette du baromètre était devenu si opaque par des dépôts sur la surface intérieure qu'on ne pouvait voir la pointe d'ivoire, qui n'avait jamais été bien placée depuis que l'instrument est à la station. Le thermomètre minima qui avait été fourni par notre bureau s'était brisé, et M. Hall l'avait remplacé par un Hicks qui, je l'ai constaté, relevait 1°.0 trop bas. J'ai mis mademoiselle Hall complètement au fait des observations et complété son instruction ; puis j'ai nettoyé et comparé le baromètre.

Port-Moody, C. B.—Ici les opérations paraissent être faites avec beaucoup de soin. Le mercure du baromètre avait besoin d'être nettoyé ce qui a été fait.

Agassiz, C. B.—Le thermomètre à maxima était hors d'ordre, et il faudra le remplacer par un neuf. Dans le thermomètre à minima, un peu d'alcool s'était détaché de la colonne principale, ce qui est cause que l'instrument relevait 1°·5 trop bas. La colonne a été remise.

Banff, T. N. O.—Ici les observations paraissent être prises avec soin. J'ai constaté que le thermomètre avait besoin d'une correction de +1°·9. Accompagné de l'observateur et du surintendant du parc national, je suis allé sur le sommet de la montagne du Tunnel pour voir si on ne pourrait pas y installer avantageusement un anémomètre, et je suis d'avis que la chose est possible.

Calgary, T. N. O.—J'ai trouvé le baromètre, le thermomètre et le pluviomètre de cette station dans la maison de l'assistant. En relevant le baromètre, la pointe d'ivoire n'avait jamais été posée. L'assistant n'avait jamais été bien mis au fait du métier, et l'observateur en titre n'avait jamais exercé de contrôle ; les observations étaient prises une demi-heure avant le temps voulu. J'ai nettoyé le baromètre et appris à l'assistant ce qu'il avait à faire.

Medicine-Hat, T.N.O.—A cette station les observations n'ont pas été prises aussi bien qu'elles auraient dû l'être. J'ai trouvé que le baromètre avait besoin d'une correction de +·022 ; l'observateur avait aussi l'habitude de relever trop bas, par suite d'installation défectueuse. Le thermomètre à minima avait besoin d'une correction de +0°·4 au lieu de—0°·3 qui avait servi auparavant, et le thermomètre à maxima d'une correction de—0°·1 au lieu de—0°·3. Le thermomètre à boule mouillée de—0°·7 au lieu de—0°·2 et la boule sèche de—0°·5 au lieu de—0°·3.

Swift Current, T.N.O. Le baromètre avait besoin d'être nettoyé ; à part cela, la station aurait pu se passer d'inspection.

Prince-Albert, T.N.O.—L'aide-observateur n'avait pas les connaissances nécessaires : elles lui ont été données. Le thermomètre maximum avait besoin d'une addition de—0°·6 à la correction tabulaire, et le minimum de—1°·5. Le baromètre était brisé, et j'en ai laissé un pour le remplacer. La différence de niveau entre la cuvette du baromètre et la chaussée du chemin de fer à un point donné a été déterminée, et a donné pour résultat une élévation de 1,402 au-dessus du niveau de la mer.

Qu'Appelle, T.N.O.—Le baromètre avait besoin d'être nettoyé et il l'a été. Les autres instruments étaient en bon ordre, et les observations paraissent être faites

avec soin. L'observateur était sur le point de déménager, et on a choisi un endroit de son nouveau logement pour y placer le thermomètre et l'anémomètre.

ANNEXE "D"

M. Charles Carpmael, M.A.,F.R.A.S.,
Directeur du service météorologique du Canada.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant au sujet des stations que j'ai inspectées dans le cours de l'année :—

Pointe du Chêne, N.-B., 17 juillet 1890.—Sémaphore en bon ordre ; aurait besoin d'un nouveau tambour.

Charlottetown, I.P.-E., 18 juillet.—Station à rapports télégraphiques en bon ordre, et relevés bien tenus ; quelques légères réparations nécessaires à la girouette de l'anémomètre. Je ne trouve pas l'exposition des thermomètres parfaite, mais c'est la meilleure dans les circonstances.

Souris, I.P.-E., 19 juillet.—Sémaphore et signaux en ordre parfait ; rapports de tempêtes arriérés, mais l'agent avait besoin d'une instruction générale.

Georgetown, I.P.-E., 21 juillet.—Station de température et de pluie (service gratuit). M. McDonald est de bonne volonté et veille à ses rapports. Le thermomètre minimum n° 576 n'est pas en bon ordre ; les autres instruments fonctionnent bien.

Meule, Iles de la Madeleine, 23 juillet.—J'ai établi ici, au grand complet, une station à rapports télégraphiques, et j'ai mis l'agent au fait de la besogne.

L'installation des instruments à vent, quoique assez bonne, n'est pas la meilleure qu'on aurait pu leur donner si l'île n'était pas aussi montagneuse ; cependant je crois que cette station donnera des résultats importants.

Baie Glacée, C.-B., 23 août. — Signaux de tempêtes, température, etc. Le sémophore était délâbré et pourri au fin bout. Je l'ai fait raccourcir de 6 pieds, redresser et étayer. Il est encore bon et assez haut. Les appentis du thermomètre sont vieux et auraient besoin d'être remplacés. Thermomètre minimum "C" 331 brisé.

Baie des Vaches, C.-B., 3 août.—Station de signaux de tempêtes. Le mât neuf est excellent et bien exposé ; signaux, etc., en bon ordre. Le retard temporaire mis à la transmission des rapports est dû à l'absence de l'agent.

Pointe Basse, C.-B., 4 août.—J'ai organisé ici une station de vents au complet. Anémomètre et girouette bien exposés à 10 pieds au-dessus du toit de la maison ; raccordements électriques dans la maison. J'ai appris à l'agent la manière de se servir des instruments, etc., et je crois qu'il fera un bon observateur. L'exposition est bonne et devra donner des résultats importants.

Sydney, C.-B., 7 août.—Station de rapports télégraphiques. Les instruments étaient tous en bon ordre et bien utilisés. Les rapports étaient bien tenus. Je considère cette station absolument digne de confiance.

Sydney-Nord, C.-B., 8 août.—Station de signaux de tempêtes. Le sémaphore est en bonne condition et très bien exposé. Il fallait une nouvelle boîte à signaux, et j'ai ordonné qu'elle fût construite. J'ai du faire remarquer le retard que cette station met à l'envoi de ses rapports.

Ile Sambro, N.-E., 12 août.—J'ai organisé ici une nouvelle station de vents, érigé un anémomètre et une girouette sur un mât fixé à un rocher solide, placé un anémographe dans l'appentis du sifflet de brume, et enseigné au gardien du phare la manière de se servir des instruments, des raccordements électriques, etc.

Cette station devra donner de bons résultats, mais je crains qu'elle ne puisse envoyer des rapports régulièrement, car vu la situation de l'île il est parfois impossible d'arriver à la terre ferme pendant des semaines.

Halifax, N.-E., 16 août.—Station de rapports télégraphiques. Les opérations ont été bien faites à cette station, et les rapports bien contrôlés. Les enregistre-

ments de l'anémographe n'étaient pas bons parce que les instruments avaient besoin d'un réparage général. Ce réparage a été fait, de nouveaux raccordements ont été établis, et l'anémographe est maintenant en bon ordre. Le thermomètre minimum N° M. 0-53 relevait trop bas et avait besoin d'être remis en ordre.

Liverpool, N.-E., 19 août.—Station de signaux de brume. Le nouveau mât est un espar magnifique, et bien planté. Les signaux, etc., sont tous en très bon ordre.

Digby, N.-E., 21 août.—Station de signaux de brume et de pluie. Le mât est pourri au fin bout; il pourra faire encore cette année, mais je recommande qu'il soit complètement réparé au printemps. Si le sémaphore, au lieu d'être où il est aujourd'hui, était placé à l'extrémité du quai, il rendrait beaucoup plus de services, car il pourrait être vu, à travers le canal de Digby, par les navires qui passent au large. On m'a dit que les navigateurs n'aiment pas sa situation actuelle. Les observations prises à cette station ne m'ont pas satisfait; l'observateur est négligent. C'est la seconde fois que j'ai à me plaindre de cette station.

Yarmouth, N.E., 22 août.—Station de rapports télégraphiques. L'anémomètre et la girouette étaient usés, et je les ai condamnés ; il en faudra de nouveaux. Tous les autres instruments étaient en bon ordre. L'ouvrage est bien fait ici ; les signaux de tempêtes et le sémaphore sont dans un ordre parfait.

Saint-Jean, N.B., 25 août.—Le baromètre était très sale et avait besoin d'être nettoyé ; les thermomètres et le pluviomètre étaient en bon ordre, mais je ne trouve pas l'exposition bonne : c'est cependant la meilleure possible à cette station. La girouette avait besoin de quelques réparations. J'ai trouvé les rapports de cette station très arriérés ; les enregistrements étaient faits jusqu'à date par mademoiselle Hutchinson, mais les rapports n'étaient pas faits par M. Hutchinson ; il a promis de les renvoyer de suite, et d'être plus diligent à l'avenir.

Frédéricton, N.B., 27 août.—Station de première classe. J'ai comparé le baromètre de cette station avec celui d'ici, et j'ai constaté qu'ils s'accordaient parfaitement. Tous les instruments étaient en excellent ordre, et les enregistrements bien tenus. Cette station me paraît très digne de confiance.

Trenton, Ont., 15 mai.—Station de sémaphore. Comme je vous l'ai déjà dit, cette station avait été laissée dans un état honteux par l'agent, qui était absent. J'ai recommandé qu'il fût remplacé par M. C. M. Richardson, de la maison Gilmore et Cie, qui me paraît être éminemment propre à faire le service, et que M. Clarke, qui avait poussé la négligence jusqu'à laisser les signaux hissés pendant une semaine et plus à la fois et jusqu'à laisser détruire les drisses et hale-bas des pavillons de signaux, fut congédié.

Avant de terminer ce rapport, je recommanderai que la station de signaux de brume soit rétablie à Louisburg, C.B., car il existe maintenant une communication téléphonique avec Sydney. Je recommanderai aussi qu'une station du même genre soit établie à Lunenburg, N.E., car depuis l'établissement du chemin de fer en cet endroit, la navigation et la pêche y ont pris un développement considérable. Je me permettrai enfin de suggérer que le service des signaux des provinces maritimes utilise les stations déjà établies pour donner aux navigateurs et aux pêcheurs au moyen d'un simple code de pavillons, l'annonce de la direction et de la vitesse du vent. Les recommandations qui m'ont été faites pendant que j'étais dans les provinces maritimes par des personnes intéressées au cabotage et des renseignements que j'ai pris par la suite me portent à croire que nous pourrions, par ce moyen, recueillir une somme immense d'informations précieuses. La direction et la vitesse du vent ont une très grande influence en bien des endroits, et ce serait rendre un grand serviceà tout le monde, spécialement aux pêcheurs, que de les faire connaître d'avance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HUGH V. PAYNE,
Inspecteur.

ANNEEE "E."

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE, TORONTO, 1890.

M. CHARLES CARPMAEL, M.A., F. R. A. S.,
Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant des stations du Canada que j'ai inspectées dans le cours de l'année :—

Port-Dalhousie, Ont., 13 juin 1890.—Mât et signaux en ordre. L'agent n'était pas en ville et s'était fait remplacer par un jeune garçon qui m'a donné à entendre que les signaux de nuit n'étaient pas toujours hissés quand l'ordre en était donné.

Port-Colborne, Ont., 13 juin :—Mât et signaux en ordre. Jusqu'à cette année M. Hughes, l'agent, avait déposé les signaux dans un hangar à marchandises du Grand Tronc, lequel ne sert plus aujourd'hui et n'a pas de châssis. Ordre a été donné de construire un hangar au pied du mât, qui doit être mis en ordre et peinturé. L'agent se plaignait de ce que les lampes à signaux n'éclairaient pas bien ; des lampes neuves lui ont été envoyées.

Port-Dover Ont., 13 juin.—Sémaphore et signaux en bon ordre. Le pluviomètre, de l'endroit, caché par les arbres où il était, a été mis dans une meilleure position.

Brantford Ont., 14 juin.—Les instruments de cette station sont assez bien situés, mais peut-être trop entourés de cèdres. Les observations sont prises par un fils de M. Ashton, et elles paraissent bien faites.

Paris, Ont., 14 juin.—Instruments bien exposés et en bon ordre.

Woodstock, Ont., 14 juin.—Instruments tous bien exposés et en bon ordre. L'anémomètre, qui se trouvait trop près du dôme du collège, a été élevé d'un pied. Durant la soirée j'ai fait une épreuve complète de tous les thermomètres de cette station.

Port-Stanley, Ont., 16 juin.—L'anémomètre est mal exposé; des arbres le cachent dans plusieurs directions. Instruments généralement en bon ordre.

Saint-Thomas, Ont., 16 juin.—Le pluviomètre est dans une bonne position et les enregistrements paraissent être bien fidèlement tenus. Cependant, on ne peut pas s'en rapporter aux observations de température.

Ridgetown, Ont., 17 juin.—Je n'ai pas vu l'observateur, il était absent. Les thermomètres sont dans une bonne position et bien entretenus.

Cottam, Ont., 17 juin.—J'ai changé la position du pluviomètre : il était dans un endroit mouvant du jardin ; je l'ai solidement fixé au sommet d'un poteau de 4 pieds.

Amhersburg, Ont., 18 juin.—J'ai laissé à M. W. H. McEvoy l'ordre de faire peinturer le mât. Des lampes neuves et un cône sont nécessaire ; le tambour peut durer encore une autre saison. M. McEvoy dit que les signaux sont beaucoup appréciés par les navigateurs.

Kingsville, Ont., 18 juin.—Le pluviomètre et les thermomètres sont dans une bonne position, et les enregistrements sont bien faits. M. Alexander, l'observateur, s'est déclaré prêt à prendre charge d'un enregistreur du soleil.

M. Walker, le propriétaire du Mettawas Hotel, voudrait que Kingsville fût une station de première classe, ou, si ce n'est pas possible, qu'un anémomètre fût placé sur le toit de l'hôtel et un sémaphore sur le quai. Il y a ici plusieurs bateaux pêcheurs, et quelques fois des navires dans le port. Pour cette raison il serait bon que Kingsville fût station de signaux de tempêtes, mais il y a sur les lacs grand nombre de ports qui ont à cela des titres antérieurs. Il ne faut pas oublier qu'il y a une station de première classe à Détroit, à 30 milles de là, et à 16 milles un anémomètre fonctionnant admirablement.

Sarnia, Ont., 20 juin.—Les signaux sont en bon ordre. L'agent se plaint beaucoup de la faible rémunération qu'il reçoit et de la misère qu'il éprouve à hisser nos lourds signaux, et il recommande fortement de les remplacer par des pavillons. Il dit que les Américains de Port-Huron rient de nos signaux massifs.

Birnam, Ont., 20 juin.—Je me suis rendu en voiture de Forest à cette station. Je n'ai pas vu l'observateur, qui était allé sur une ferme à 4 milles de là. Les instruments sont bien placés. et l'observateur paraît porter beaucoup d'intérêt à ses travaux.

St. Mary's, Ont., 21 juin.—M. Thompson est un observateur enthousiaste, il met beaucoup de zèle à ses travaux. Les instruments sont particulièrement bien placés et tenus en bon ordre.

Goderich, Ont., 21 juin.—Le mât paraît peu solide. L'agent assure que s'il venait à être renversé par le vent, il le remplacerait par un autre en moins de 24 heures. Les lampes à signaux sont en bon ordre.

Bayfield, Ont., 22 juin.—Les choses n'étaient pas dans une condition satisfaisante à cette station ; les signaux se trouvaient dans la maison du gardien, à un quart de mille du mât ; les cordages n'étaient pas roulés, et ce qui avait été naguère un dépôt aux signaux au pied du mât n'était plus qu'une clôture pourrie. J'ai laissé à l'agent les plans, etc., d'un nouveau dépôt, et l'ordre de toujours tenir les cordages roulés et les signaux prêts pour service immédiat.

Kincardine, Ont., 23 juin.—Le mât et tout ce qui tient aux signaux étaient en bon ordre. L'observateur, Dr Martin, était absent de la ville, et les observations étaient prises par un aide qui paraissait ne rien entendre à la besogne. Le thermomètre et le pluviomètre sont assez bien placés et en bon ordre.

Listowell, Ont., 24 juin.—Je visitai cette station afin de reprendre les instruments que l'on supposait être en la possession de M. Alexander Kay, qui avait l'habitude de prendre des observations. Au bureau de poste, j'appris que M. Kay était mort, et je me fis indiquer la demeure de sa veuve. Celle-ci me dit qu'elle ne connaissait rien des instruments et qu'au meilleur de sa connaissance M. Kay n'avait jamais pris d'observations.

Durham, Ont., 24 juin.—J'ai trouvé le thermomètre et le pluviomètre très mal placés, le premier sur le plancher d'une véranda au sud, et le dernier caché par la maison et des arbres. Le Dr Gun m'a promis d'enlever le thermomètre et de le placer sur un mur au nord désigné par moi.

Egremont, Ont., 25 juin.—Tout en bon ordre, et enregistrements bien tenus. L'observateur, suivant moi, est un des meilleurs que nous ayons à notre service.

Saugeen, Ont., 22 et 24 janvier 1890.—J'ai visité cette station pour y installer et régler un anémomètre électrique en remplacement de l'ancien instrument qui avait été emporté par le vent au commencement du mois. J'ai mis le nouvel instrument à la place qu'occupait l'ancien, et j'ai tout laissé en ordre.

Pointe Clark, Ont., 23 juin.—Les observations sont prises au phare ; les instruments sont bien exposés, et l'ouvrage est bien fait.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. F. STUPART,
Inspecteur.

ANNEXE "F."

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE,
TORONTO, décembre 1890.

M. CHARLES CARPMAEL,
Directeur du service météorologique du Canada,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des stations suivantes que j'ai visitées depuis le mois de novembre dernier :—

Je dois dire d'avance que, avant d'inspecter les stations du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rive nord, j'allai trouver M. C. W. Spencer, l'administrateur de

la division Est de cette voie ferrée, pour l'informer du peu de soin que les employés de plusieurs de ses stations avaient mis jusque-là au service météorologique, et pour savoir de lui s'il désirait que les agents fissent ce que nous attendions d'eux. Il me répondit: "Certainement oui, et je vous prie de dire aux agents que j'insiste à ce que les observations soient prises fidèlement; je désire que vous m'avertissiez immédiatement si mes ordres venaient à être méconnus." M. Spencer ajouta que les avis de tempêtes de neige qui lui avaient été envoyés par notre bureau avaient rendu de grands services au chemin de fer.

False-Ducks, Lac Ontario, 14 mai 1890.—Cette localité serait très bonne pour y établir une station d'enregistrement du vent, en plaçant un anémomètre sur le sommet du phare et un anémographe dans la maison voisine; l'anémomètre se trouverait à environ 90 pieds du sol; la maison est à 22 verges du phare.

Pictou, Ont., 14 mai.—Le sémaphore aura besoin d'être réparé au printemps.

L'Orignal, Ont., 16 mai.—Ici, les instruments avaient été détruits, et l'observateur était allé ailleurs. Je n'ai pu trouver personne qui fut disposé à prendre les observations gratuitement.

Alexandria, Ont., 17 mai.—Les instruments étaient bien exposés et tous en bon ordre, à l'exception du baromètre, qui était sale et contenait une grande quantité d'air, ce qui lui faisait relever—282. Le baromètre avait été, paraît-il, envoyé par les messageries et était arrivé dans l'état où je l'ai trouvé. Il est maintenant en ordre. M. Smith est un observateur très consciencieux, et ses rapports sont dignes de confiance.

Ottawa, Ont., 19 mai.—Elévation de cette station, 314 pieds au-dessous du niveau moyen de la mer. Les instruments sont tous bien exposés; seulement on a jugé nécessaire de protéger davantage les thermomètres contre les tourbillons de sable que soulèvent les grands vents. L'observateur comprend parfaitement les réductions et corrections des observations.

Fitzroy Harbour, Ont.,20 mai.—Les instruments qui avaient été fournis à M. Tait sont tous détruits. M. Baird étant parfaitement disposé à prendre des observations, je l'ai mis au fait et je lui ai fourni des thermomètres maximum et minimum.

Renfrew, Ont., 21 mai.—M. Wright, fils, a remplacé M. Smallpiece comme observateur. Les instruments sont particulièrement bien exposés, et les observations prises avec soin.

Clontarf, Ont., 22 mai.—La maison de M. Schultz se trouve dans une petite vallée entourée de coteaux fortement boisés. On a trouvé dans le thermomètre minimum un morceau d'alcool détaché (2°); cette erreur existait probablement depuis un an. A l'avenir l'observateur sera en mesure de rectifier toute erreur de ce genre.

Rockliffe, Ont., 26 mai.—Le baromètre était excessivement sale; en le nettoyant j'y ai mis du mercure frais. Il a fallu fournir un nouveau thermomètre, l'ancien étant usé. Les alentours n'offrent aucune bonne exposition par l'anémomètre. M. McIntyre a promis d'exercer un plus grand soin sur les observations.

Mattawa, Ont., C. P. C., 26 mai.—J'ai transféré le thermomètre et le pluviomètre de la façade de la gare au jardin de l'agent, endroit beaucoup plus favorable et à l'abri des fâcheux. Le pluviomètre avait besoin d'être soudé.

North-Bay, Ont., C.P.C., 27 mai.—Pas de pluviomètre ici, et les thermomètres étaient noirs de saletés; évidemment ils n'avaient pas été touchés depuis longtemps. L'agent était absent pour une semaine, en sorte que j'ai du me contenter de laisser les instructions de M. Spenser.

Sudbury, Ont., C.P.C., 29 mai.—M. Frood, l'ancien observateur, demeure maintenant a Whitefish, et je suppose qu'il a emporté avec lui les instruments qui lui avaient été fournis autrefois. J'ai mis l'agent au fait de l'ouvrage, et j'en attends des observations satisfaisantes.

Cartier, Ont., C.P.C., 29 mai.—Instruments en bon ordre, et observations toujours faites avec soin.

Biscotasing, Ont., C.P.C., 30 mai.—A cette station on n'a pas même essayé d'utiliser les instruments. Je les ai installés et j'ai remis les ordres de M. Spencer.

Chapleau, Ont., 31 mai.—Pas de pluviomère ici. L'agent du C.P.C., n'est pas très disposé à suivre les instructions.

Missanabie, Ont., 31 mai.—L'agent du C.P.C., est assez bon observateur ; je lui ai montré à bien faire les relèvements du pluviomètre.

White-River, Ont., 1er juin.—Le baromètre était dans un endroit dangereux, sans boîte. Il est possible que quelques-unes des erreurs commises dans les relèvements passés soient dues à l'endroit peu éclairé où il était suspendu ; et puis, il y avait un peu d'air dans le baromètre, et il coulait un peu. Je n'ai pu le rectifier, et il faudra le remplacer par un nouveau. Tous les autres instruments sont en très bon ordre. M. McLauchlin n'est pas un bon observateur, mais son aide, qui fait l'ouvrage, est soigneux et on peut s'en rapporter à lui. M. McLauchlin a promis d'étudier de suite et de se mettre parfaitement au fait des opérations.

Heron-Bay, Ont., 3 juin.—L'appentis du thermomètre touchait presque au sol. Je l'ai fait placer à la hauteur réglementaire ; j'ai fourni un pluviomètre, et j'ai donné les instructions nécessaires. L'agent du chemin de fer Canadien du Pacifique ici, n'était pas très disposé à faire la besogne.

Schreiber, Ont., 4 juin.—L'agent du Pacifique Canadien était absent en congé, mais le surintendant local m'a promis qu'à son retour il verrait à ce que les observations seraient faites. Instruments tous en bon ordre.

Nepigon, Ont., 5 juin.—L'agent du Pacifique Canadien à cette station, avait été changé quelques jours avant mon arrivée. J'ai donné des instructions au nouvel observateur, et je lui ai laissé de nouveaux récipients pour le pluviomètre.

Port-Arthur, Ont., 6 juin.—L'appentis du thermomètre était très usé ; il fallait aussi une clôture neuve, et des tirants à boucles pour affermir le sémaphore. L'exposition de l'anémomètre est très médiocre. M. Cooke voudrait le placer sur un terrain plus élevé au nord de la ville, mais je ne trouve pas l'endroit assez favorable pour justifier la dépense que ce changement occasionnerait. L'ouvrage est fort bien fait ici, et on m'a dit que les signaux de tempêtes sont très appréciés.

Ignace, Ont., C.P.C., 7 juin.—Cette station avait besoin d'un nouveau thermomètre, l'ancien ayant été détruit. J'ai donné des instructions à l'agent, et il m'a promis de voir aux observations.

Savanne, Ont., C.P.C., 8 juin.—L'agent de cette station, qui avait fourni de si bons rapports pendant plusieurs années, a été transféré à son ancien poste ici ; en sorte que Savanne va redevenir une des meilleures stations à rapports. J'ai fourni un thermomètre minimum à la station, qui en avait déjà un maximum. Il a fallu déplacer le pluviomètre, car un hangar récemment construit gâtait son exposition.

Buda, Ont., 9 juin.—Le nouvel agent venait d'arriver. Je l'ai mis au fait de l'ouvrage, et il a promis de le faire.

Sault Sainte-Marie, Ont., 12 juin.—J'ai fait un contrat avec M. Lefebvre pour la construction d'un sémaphore et d'un tambour au complet, moyennant la somme de $120. Le major Elliott, qui a rempli pendant plusieurs années les fonctions d'observateur volontaire, a été nommé agent ici. Je l'ai mis au fait de l'ouvrage, et je suis sûr qu'il s'en acquitera bien. Il serait bon de prendre des mesures pour avertir les marins lorsqu'une tempête est attendue, seulement, sur le lac Supérieur. Un cône blanc ferait l'affaire. Les instruments sont en bon ordre et bien exposés.

Little-Current, Ont., 16 juin.—On a jugé nécessaire de changer les positions de tous les instruments, car celles qu'ils avaient n'étaient pas bonnes. Cette station avait aussi besoin d'un nouvel appentis pour les thermomètres, ainsi que d'un anémomètre et d'un pluviomètre neufs. M. Potts paraît prendre beaucoup d'intérêt aux observations, mais il ne comprenait évidemment pas la nécessité de bien exposer les instruments.

Port-Hope, Ont., 26 juin.—J'ai constaté que les réparations que j'avais ordonné de faire au sémaphore l'été précédent avaient été exécutées avec soin, et tout est maintenant en ordre parfait. M. Harcourt, qui remplace le capitaine Jones, décédé, va sans doute s'acquitter de sa tâche avec le plus grand soin, et cette station continuera d'être une de nos meilleures.

London, Ont., 19 août.—J'ai rétabli cette station, qui a été confiée à M. J. S. Dewar. Les instruments sont placés dans la maison de ce monsieur, dans un endroit autrefois appelé Westminster et qui fait aujourd'hui partie de la ville. L'exposition des thermomètres et du pluviomètre est bonne ; mais on ne peut trouver de local convenable pour l'anémomètre ni à la résidence ni au bureau de M. Dewar en ville. M. Dewar n'avait jamais eu auparavant la plus petite notion de l'ouvrage à faire, en sorte qu'il lui a fallu travailler fort pour en arriver à savoir monter et relever les instruments, réduire les observations, etc. Je n'ai aucun doute que, avec de la pratique, il va devenir excellent observateur. Avant de terminer, je recommanderai que le service des avis de tempêtes de neige fournis au chemin de fer Canadien du Pacifique soit étendu, cet hiver, de North-Bay à Port-Arthur, districts que nous pourrions désigner sous les numéros 12 et 13.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

B. C. WEBBER,
Inspecteur.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE,
TORONTO, novembre 1890.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport couvrant la période écoulée entre le 1er décembre 1889 et le 30 septembre 1890.

Dans cet espace de temps les observations magnétiques et météorologiques ordinaires ont été faites régulièrement comme toujours, et les magnétographes enregistreurs automatiques ont été tenus en opération, de même que le barographe et le thermographe. A cause des changements opérés dans l'école des sciences pratiques on a du enlever l'anémographe de cet édifice, et comme la proximité de ce dernier nuit à l'exposition de l'anémographe de l'observatoire, nous ne pouvons plus compter maintenant que sur les observations prises à l'île de Toronto.

Les changements faits à l'école des sciences pratiques n'étant pas terminés, les observations dont j'indiquais, dans mon dernier rapport, la nécessité pour déterminer la somme d'influence que la grande quantité de fer qui se trouve dans cet édifice peut avoir sur les instruments magnétiques, ne sont pas encore commencées.

Je regrette d'avoir à consigner ici le décès, arrivé au mois de juillet dernier, de John Merryfield, qui a été le messager de l'observatoire pendant près de 14 ans, et qui a fidèlement rempli ses devoirs jusqu'à quelques jours avant sa mort.

Les échanges d'heure avec Montréal, Québec et Saint-Jean ont été enregistrés sur le chronographe de Toronto ; comme d'habitude, les comparaisons se sont faites pendant la soirée, à l'exception de deux ou trois que nous avons faites durant l'après-midi à titre d'expériences et qui ont bien réussi.

Les erreurs de l'horloge de Toronto et des chronomètres employés ailleurs par les observateurs sont computées d'après les observations les plus récentes.

Nous avons fait l'examen des comparaisons mensuelles de l'horloge et des chronomètres, ainsi que des observations de passages, envoyées par les observatoires de Québec et de Saint-Jean.

L'heure, à notre observatoire, a été obtenue par les observations de 392 étoiles et par 17 observations solaires. Nous avons fait ces dernières afin de contrôler l'erreur de l'horloge quand les nuits était trop obscures pour nous permettre de faire des observations stellaires. Nous nous sommes servis, pour les réductions, de la position des étoiles publiée par *Berliner Yahrbuch.* L'erreur de collimation de la

lunette méridienne a été fréquemment déterminée par des mesurages micromètriques sur le télescope de collimation.

SERVICE HORAIRE.

Comme d'habitude, les différents observatoires ont échangé l'heure avec celui de Toronto.

Le tableau suivant fait voir la différence entre l'heure donnée par l'observateur-chef et celle donnée aux autres observatoires. Le signe + indique que l'heure de ces stations est en avant de celle de Toronto.

—	Toronto.	Montréal.	Québec.	St-Jean.
1889.	Secs.	Secs.	Secs.	Secs.
2 décembre	+0·03	—0·03	+0·38	—0·91
17 do	+0·27	—0·27	—1·77	—1·34
30 do	+0·14	—0·14	+0·11	—2·08
1890.				
23 janvier	+0·16	—0 16	+0·08	.....
11 février	.....	.....	+0·15	—2·23
26 do	+0·00	+0·00	—0·55	—2·22
18 mars	—0·13	+0·13	+0·62	+1·07
11 avril	+0·30	—0·30	+0·49	—0·98
24 do	+0·39	—0·39	.....	+0·66
21 mai	.....	.....	—0·32	+8·14
19 juin	.....	.....	—0·81	—0·53
11 juillet	+0·29	—0·29	—0·11	+0·12
29 do	+0·30	—0·30	—1·25	+1·92
14 août	+0·17	—0·17	+0·87	.....
19 septembre	+0·33	—0·33	—0·61	.....

L'heure donnée par l'observateur-chef est obtenue en prenant la moyenne arithmétique des heures telles que déterminées à Toronto et Montréal après avoir appliqué les équations personnelles entre les observateurs et le directeur de l'observatoire magnétique, dont l'équation absolue est, on le sait, à peu près insensible.

NOTE.—Dans les endroits où il n'y a pas eu d'échange avec Montréal et Toronto l'heure corrigée pour l'équation personnelle de leurs observateurs est acceptée comme heure officielle pour les comparaisons avec Québec et Saint-Jean.

Les échanges entre Toronto et Montréal sembleraient indiquer un certain changement dans les équations personnelles des observateurs.

Le tout respectueusements soumis.

CHARLES CARPMAEL,
Directeur.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DE KINGSTON.

OBSERVATOIRE, KINGSTON, 18 novembre 1890.

A M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour être soumis au ministre de la marine et des pêcheries, le rapport suivant sur les opérations de l'observatoire de Kingston pendant l'année 1890.

Depuis l'année dernière, il a été nécessaire de faire plusieurs petites réparations aux contrevents. Une pendule compensée améliorée a été ajustée à l'horloge de temps moyen. L'horloge sidérale de Fauth continue de donner la plus entière satisfaction. On achève d'installer l'appareil qui doit chauffer à l'eau chaude la petite chambre, et qui, remplaçant le poêle à charbon, donnera une température plus égale et économisera l'espace.

De jour en jour, dans tout le cours de l'année, nous avons fait les observations ordinaires et d'autres d'un intérêt spécial.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOS. WILLIAMSON,
Directeur.

RAPPORT DE L'OBSERVATOIRE DU COLLÈGE McGILL, MONTRÉAL.

OBSERVATOIRE, MONTRÉAL, 1er décembre 1890.

A M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport concernant l'année courante jusqu'à date.

Observations météorologiques.

Les observations météorologiques régulières, dont j'ai donné le détail dans mon rapport de 1888, ont été faites sans interruption. Les résultats quotidiens et mensuels ont été publiés dans la *Gazette* de Montréal, et les résumés mensuels dans le *Canadian Record of Science.*

Service horaire.

Nous avons déterminé les erreurs de l'horloge par l'observation de 532 étoiles pendant 92 nuits. Pour l'utilité des navires qui fréquentent le port, la boule horaire a été abaissée à midi tous les jours de la semaine pendant la saison de navigation. Des signaux horaires ont aussi été transmis d'un bout de l'année à l'autre, comme par le passé, aux différentes corporations et institutions publiques énumérées dans mon rapport de 1888. Des signaux de midi ont également été transmis, par le télégraphe *Great North Western*, à Ottawa pour le service horaire du gouvernement. Et à ce propos je regrette de dire que l'on ne m'a pas permis de terminer la réorganisation du service horaire aux édifices du parlement, et que notre service souffre de l'insuffisance des moyens adoptés par le gouvernement pour assurer la précision du canon de midi.

Nous avons échangé des signaux horaires avec l'observatoire de Toronto pendant douze jours. La différence moyenne entre les horloges de temps moyen des deux observatoires, ces jours-là, était de 0s·24, et la plus grande différence en un seul jour 0s·62. Le résultat des comparaisons fait voir que l'erreur probable de l'heure d'un observatoire, comparée avec celle de l'autre, à un moment donné, est 0s·21.

Longitudes.

Dans le cours de l'été de 1883 la longitude de notre observation fut déterminée relativement à la situation de l'observatoire du collège Harvard, dans une série d'observations qui ont pris plus de quatre semaines et qui ont été conduites avec la plus grande précision possible. Subséquemment les longitudes de Toronto et de Cobourg furent déterminées par différence de Montréal. L'année dernière, il s'est élevé des doutes au sujet des déterminations de longitudes transatlantiques sur lesquelles on a établi les situations de stations américaines, et il a été suggéré de faire pour le

Canada une détermination indépendante par connexion directe avec Greenwich. A la demande de la Société Royale du Canada, la question a été portée à la connaissance du gouvernement britannique par le canal de Son Excellence le gouverneur général. De son côté sir Charles Tupper en a saisi l'astronome royal, qui favorise de tout cœur le mouvement et qui en a parlé comme suit dans son rapport au conseil des visiteurs de l'observatoire royal, lors de la visite annuelle au mois de juin dernier.

* * * "Plusieurs propositions m'ont été faites dernièrement pour la détermination télégraphique de la différence de longitude entre Greenwich et des stations qui sont importantes en rapport avec les études géodésiques. Le surintendant de l'observatoire du collège McGill, Montréal, a demandé la coopération de Greenwich dans une détermination directe de longitude, dans le but de faire de cet observatoire la station-base de l'étude géodésique du Canada, et à cette fin la Compagnie de télégraphe du Pacifique Canadien a offert l'usage de ses fils et de son câble. Une nouvelle détermination de la longitude de Washington est proposée par le surintendant de la commission hydrographique des Etats-Unis, et à ce sujet il serait à propos de fixer la longitude du terminus des câbles transatlantiques. Enfin, M. Otto Struve a fait valoir l'importance de déterminer de nouveau, à l'aide de méthodes modernes améliorées, la longitude de Valence, extrémité de la grande aire européenne de longitude. Il paraît être à désirer que l'observatoire royal prenne part à ces opérations, car les résultats qu'elles donneraient pour la longitude de Paris et de Dunkerque faciliteraient grandement les études géodésiques. Il sera nécessaire d'augmenter le nombre de nos instruments pour faire ces travaux et d'autres déterminations de longitudes qu'il pourrait nous être utile d'entreprendre plus tard."

Dans le cours de l'été dernier, je me suis rendu à Canso, terminus des câbles de la Compagnie Commerciale, afin de pousser les préparatifs de l'entreprise. La Compagnie de télégraphe du Pacifique Canadien s'étant mise à notre disposition, par son gérant général M. Hosmer, nous espérons en toute confiance que ce travail de déterminations—un des plus importants au point de vue commercial, sciantifique et national—sera exécuté au commencement de l'été prochain.

Taches sur le soleil.

J'ai fait les observations de taches sur le soleil, par les méthodes que j'ai expliquées dans des rapports précédents, chaque fois que l'état du ciel l'a permis. Je regrette que le peu de temps donc je dispose pour préparer ce rapport ne me permette pas d'y joindre un résumé des observations. Cependant, les résultats, depuis le commencement des opérations en janvier 1888 jusqu'au 28 mai dernier, en ont été publiés dans les mémoires de la Société Royale, en même temps qu'une controverse sur la condition de la surface visible du soleil pendant la période couverte par les observations.

Températures du sol.

Pendant les deux dernières années, des observations des températures du sol ont été prises tous les jours; elles avaient pour principal objet d'établir une manière un peu plus définie la relation de ces températures par rapport à la végétation. Une partie importante de ce travail touche aux changements qui accompagnent la pénétration de la gelée en automne, à l'influence de la neige comme abri protecteur, et aux transformations résultant de l'ouverture du sol au printemps. Pour cette raison, la période d'observations embrasse l'année tout entière, au lieu de ne couvrir que les mois du printemps et de l'été, comme c'est l'habitude. Il faut aussi dire, à ce propos, que des observations sont faites par le professeur Penbollow sur la pénétration des racines et le mouvement de la sève sur les arbres, afin de compléter les données nécessaires. Ces données seront publiées aussitôt que les circonstances le permettront.

Ces études, qui devront être poursuivies sans interruption pendant quelques années, se font sous les auspices de la Société d'histoire naturelle de Montréal. Les dépenses nécessitées pour la confection des instruments nécessaires ont été défrayées à même une subvention accordée par l'*Elizabeth Thompson Science Fund.* Les rapports annuels de l'observatoire font connaître les commencements de ce travail.

Voici, en peu de mots, une description de l'appareil dont nous nous servons : Des plaques de cuivre et de fer sont placées dans la terre aux profondeurs que l'on veut. Un fil ou conducteur métallique passe de chaque plaque à une baguette dans la chambre des observations, et il y a un fil de retour commun à toutes les plaques qui, dans la chambre, passe par un galvanomètre délicat et une plaque semblable à celles qui se trouvent dans la terre pour aller se raccorder avec les autres fils métalliques à la baguette. Le galvanomètre doit indiquer zéro sur le cercle lorsque le circuit est ouvert. Si le circuit est fermé, l'aiguille dévie, mais on la ramène en mettant la plaque de l'intérieur à la même température que celles qui sont dans le sol. Pour cela on la plonge dans l'eau, ou, en hiver, dans un mélange de neige et d'eau. Quand la balance est établie, la température de l'eau est la même que celle de la terre à la profondeur de la plaque extérieure.

Dans ce premier rapport des opérations, nous nous proposons simplement de faire connaître les résultats obtenus, remettant à plus tard les déductions qu'il sera possible de tirer. Les températures en degrés centigrades—telles que données—sont des moyennes de périodes de dix jours, tandis que les chiffres représentant la neige et la pluie expriment la précipitation totale pendant les mêmes périodes. Le tableau ci-joint fait connaître les relations établies jusqu'ici.

Les terminales du thermomètre dans le sol sont placées à une distance d'environ cinquante pieds du terminal à air, et à environ vingt pieds de l'observatoire. Les profondeurs dans lesquelles nous avons opéré jusqu'ici sont à un, deux, trois ou quatre pieds de la surface, limite imposée par la formation de la localité, qui est la seule dans laquelle l'instrument puisse actuellement opérer.

Le sol dans lequel l'instrument est placé se compose d'une terre glaise bien égouttée et très sablonneuse jusqu'à une profondeur de quatre pieds trois pouces, au bout de laquelle on atteint un lit de roche. On remarquera donc que le point d'observation le plus bas n'est qu'à environ trois pouces de la roche. Nous avons laissé pousser l'herbe autour de l'instrument afin d'établir les conditions d'une terre couverte de gazon.

Date.	Températures en degrés centigrades.					Précipitation totale.		Epaisseur estimée de neige sur le sol.
	1 pd.	2 pds.	3 pds.	4 pds.	Air.	Pluie.	Neige.	
1888.								
11 novembre	6·3	6·9	8·0	9·3	6·0	3·83	0·5	.....
21	2·3	4·2	6·8	10·1	– 2·0	0·41	3·1	1·4
1er décembre	0·4	2·4	5·4	8·5	– 4·5	0·76	7·4	4·5
11	0·9	2·3	4·7	7·8	– 2·5	0·01	2·2	3·6
21	0·8	2·6	4·6	7·5	–10·2	0·81	10·9	3·6
31	0·4	1·4	4·0	6·6	– 3·1	0·75	3·8	4·7
1889.								
10 janvier	0·5	2·2	3·7	5.6	– 2·5	1·62	6·3	2·5
20	0·6	2·1	3·5	5·5	– 5·7	0·23	2·4	4·0
30	0·2	1·4	3·0	4·7	– 9·2	0·03	29·4	19·0
9 février	0·2	0·9	2·8	3·0	–14·5	0·00	22·0	28·6
19	–0·4	0·7	2·2	4·1	– 8·3	0·30	10·3	35·5
1er mars	–0·1	0·9	2·2	3·5	–11·5	0·00	2·4	31·0
11	–0·3	0·6	2·2	3.5	– 2·2	0·34	11·1	29·0
21	–0·2	0·9	2·4	3·3	– 1·4	0·08	3·1	26·7
31	–0·5	0·4	1·8	2·8	– 1·8	0·20	1·1	21·0
10 avril	–0·5	0·2	1·5	2·7	1·9	0·00	0·1	12·0
20	3·7	1·0	0·2	0·0	8·8	0·15	.....	2·6
30	6·4	7·0	4·7	2·4	8·6	2·04	.....	.....
10 mai	12·7	9·5	6·4	3·3	14·8	0·14	.....	.....
20	15·3	12·9	9·6	4·3	16·3	1·36	.....	.....
30	14·7	13·3	12·6	7·7	10·9	1·55	.....	.....
9 juin	15·5	13·1	11·3	7·9	14·9	2·35	.....	.....
19	18·8	16·5	13·6	8.9	17·5	0·93	.....	.....
29	19·2	16·9	14·6	9·8	18·4	1·47	.....	.....
9 juillet	21·1	19·9	17·1	11·1	21·7	1·39	.....	.....
19	20·4	18·8	16·9	12·6	19·1	1·56	.....	.....
29	21·5	19·1	17·8	13·6	19·3	4·17	.....	.....
8 août	21·2	19·4	17·9	14·3	19·2	1·12	.....	.....
18	18·7	17·5	17·4	14·6	16·6	1·50	.....	.....
28	18·9	17·3	16·8	14·2	18·5	0·25	.....	.....
7 septembre	19·6	17·6	16·8	14·1	19·9	0·12	.....	.....
17	18·4	17·7	17·2	14·5	19·1	1·59	.....	.....
27	13·6	14·3	15·9	15·7	11·5	2·68	.....	.....
7 octobre	11·0	12·2	14·0	14·7	8·6	2·46	.....	.....
17	7·1	8·1	10·4	12·9	5·7	0·12	.....	.....
27	5·0	6·3	8·7	11·1	3·1	0·47	.....	.....
6 novembre	4·7	5·7	7·9	10·7	4·3	1·11	0·8	.....
16	4·3	5·4	7·3	9·8	2·1	0·29	0·0	.....
26	3·0	4·4	6·7	9·3	1·7	1·39	.....	.....
6 décembre	1·2	3·5	6·0	9·1	– 7·1	0·00	17·5	13·0
16	1·0	2·7	4.9	7·9	– 3·6	1·39	2·0	9·0
26	0·9	2·2	4·2	6·5	– 1·1	1·55	8·5	5·0

Date.	Températures en degrés centigrades.					Précipitation totale.		Épaisseur estimée de neige sur le sol.
	1 pd.	2 pds.	3 pds.	4 pds.	5 pds.	Pluie.	Neige.	
1890.								
5 janvier	1·3	2·7	4·4	6·6	– 6·1	0·70	7·00	5·0
15	1·9	2·3	3·9	5·7	–11·9	1·00	11·40	10·0
25	1·4	1·8	3·2	5·0	–11·9	0·18	12·80	19·0
4 février	1·1	1·6	3·3	5·1	– 6·6	0·41	0·60	17·0
14	0·8	1·6	3·2	4·8	– 8·1	1·29	13·20	20·0
24	0·8	1·5	2·8	4·1	–11·7	0·20	13·90	30·0
6 mars	1·0	1·6	3·9	4·1	– 5 1	0·96	0·00	28·0
16	0·7	1·5	2·7	3·7	– 2·6	0·30	0 00	20·0
26	0·4	0·9	2 3	2·9	– 1·6	0·18	1·40	11·0
5 avril	0·5	1·1	2·3	2·8	– 0 4	0·65	10·30	11·0
15	0·6	0·2	0·9	1·1	4·7	0·25	0·20	6·0
25	5·3	2·8	2·0	1·5	5·3	0·12	.....	1·0
5 mai	7·4	5·2	4·5	2·6	6·7	1·75	2·80	.....
15	9·1	7·1	5·9	3·6	9·2	1·47	.....	.....
25	11·7	10·0	8·2	4·9	11·8	1·72	.....	.....
4 juin	15·0	12·1	9·6	5·9	15·1	1·58	.....	.....
14	15·5	13·5	11·7	7·8	15·3	0·90	.....	.....
24	17·6	14·7	12·4	8·2	19·4	0·92	.....	.....
4 juillet	21·1	17·8	14·8	9·8	21·7	0·65	.....	.....
14	20·7	18·3	16·1	11·5	19·4	0·20	.....	.....
24	20·7	18·3	16·5	12·1	18·5	1·02	.....	.....
3 août	21·7	18·8	16·6	12·2	22·8	1·07	.....	.....
13	21·9	19·9	17·8	13·3	20·8	1·56	.....	.....
23	18·7	17·5	17·0	14·5	15·7	2·71	.....	.....
2 septembre	16·5	15·3	15·4	14·5	15·5	3·65	.....	.....
12	17·2	15·7	15·4	13·9	17·0	2·29	.....	.....
22	14·9	14·6	15·1	14·1	14·3	0·98	.....	.....
2 octobre	11·1	12·0	13·5	13·8	14·1	0·30	.....	.....
12	10·1	11·1	12·9	13·5	8·7	0·80	.....	.....
22	8·8	8·0	10 8	12·3	7·7	1·64	.....	.....
1er novembre	6·8	7·6	9·7	11·7	4·6	0·30	.....	.....

M. E. H. Hamilton, B.A. Sc., remplit toujours les fonctions d'aide dans l'observatoire, et il s'en acquitte fidèlement et avec habileté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. H. McLEOD,
Surintendant.

Collège McGill, Montréal, 1er déc. 1890.

ANNEXE No 3.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

BUREAU DU PRÉSIDENT, OTTAWA, 1er décembre 1890.

A l'honorable C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel couvrant l'année terminée aujourd'hui.

Les tableaux A, B, C et D font connaître:—

A.—Le nombre de bateaux à vapeur dans chaque division d'inspection et le nombre total de ces navires en Canada, avec leur tonnage brut.

B.—La somme de droits perçus.

C.—L'augmentation et la diminution en 1890, dans le nombre des navires à vapeur, leur tonnage brut, les recettes de l'inspection, et les droits.

D.—Le nombre de navires à vapeur ajoutés à chaque division d'inspection et au Canada, avec leur tonnage brut et enregistré.

RÉUNIONS DU CONSEIL.

Comme il y a eu quorum des membres du conseil à Toronto jusqu'au 3 février 1890, ils eurent des réunions les 15, 16, 17, 21, 24 et 30 janvier, pour faire l'examen de mécaniciens. Les résultats de ces examens ont été transmis au département.

Le 3 février, le président du conseil quitta Toronto pour venir s'établir définitivement à Ottawa.

Un quorum du conseil s'est réuni à Toronto le 12 mars et le 5 mai, pour examiner des mécaniciens et pour reviser les examens subis dans les différentes divisions d'inspection depuis la dernière réunion du conseil. Celui-ci se réunit de nouveau à Toronto le 29 juillet pour l'examen de M. John Alexander Thompson, aspirant à la charge d'inspecteur de bateaux à vapeur (inspecteur de chaudières) à Victoria, Colombie-Britannique, laissée vacante par la retraite de M. Wm. A. Russell; pour l'examen de mécaniciens et pour d'autres matières de son ressort. Les membres présents étaient:—

	Résidence.
O. P. St. John, inspecteur de chaudières	Toronto
James Johnston, do	do
Cap. T. Harbottle, inspecteur de coques	do
W. J. Meneilley, président du conseil	Ottawa.

M. Thompson subit avec succès l'examen pour la charge d'inspecteur de bateaux à vapeur.

M. St. John présenta une lettre qu'il avait reçue de M. Alexander McDonald, mécanicien-chef du nouveau bateau de passage *Ontario*, de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui fait la traversée de la rivière Détroit entre Windsor et Detroit. Cette lettre énumère ce qu'ont à faire les mécaniciens et autres employés du bateau en question, qui a deux machines et deux chambres de machines distinctes sur ses deux bords sans aucune communication directe entre elles.

" Le conseil est unanimement d'avis qu'il devrait y avoir un mécanicien breveté de quart à chaque machine, dans chaque chambre de machine, quand il y a de la vapeur dans la chaudière.

" Le conseil est aussi d'avis unanime que le travail de 16 heures sur 24 exigé des officiers de ce bateau, qui transporte un si grand nombre de passagers jour et nuit sur la rivière Détroit, où le trafic des steamers est énorme et exige les plus grandes précautions, est beaucoup trop long et contraire à l'intérêt du service public."

Copies de ces résolutions ont été envoyées au département et à M. McDonald, le 5 août. Le conseil a terminé ses séances le 8 août et en a transmis les procès-verbaux au département.

Soupapes de sureté.

Les recommandations que je faisais le 28 décembre 1889 au sujet des soupapes de sûreté ont été adoptées, et par un arrêté du conseil en date du 1er juillet 1890, pris en vertu des dispositions de l'article 1 de l'acte 53 Victoria, chapitre 17, des règlements gouvernant la construction et le fonctionnement des soupapes de sûreté pour les chaudières des bateaux à vapeur, ont été approuvées par Son Excellence. Ces nouveaux règlements, qui remplacent les premiers depuis l'article 92 jusqu'au 102e inclusivement, sont en définitive dans le même genre que les règlements en vigueur dans le Royaume-Uni.

Il n'a pas été perçu d'amendes pour violations des lois concernant l'inspection des bateaux à vapeur.

ACCIDENTS.

Six personnes ont perdu la vie sur des bateaux à vapeur, au Canada, dans le cours de l'année dernière : cinq dans un abordage entre le bateau *Catherine*, de Kingston, et le bateau américain *St. Lawrence*, sur le fleuve Saint-Laurent, près d'Alexandria, et la sixième en tombant dans une écoutille ouverte à bord du steamer *Sardonyx*, dans la Colombie-Britannique. Ci-suit un résumé des accidents arrivés dans les différentes divisions.

Division d'Ontario-Ouest et Huron.

Pas de pertes de vie dans cette division.

Le steamer *Algonquin*, en remontant le lac Ontario le 24 avril, brisa la contretige du levier de renversement, et dut être ramené à Kingston par un remorqueur pour subir des réparations.

Au mois de juillet on posa un nouvel arbre de roue au steamer *Empress of India*, pour remplacer celui qui était fendu.

Le steamer *Cuba*, en se rendant de Chicago à Montréal, le 13 juillet, toucha sur le récif de Grey, lac Michigan, au milieu d'un brouillard épais. Il fut dégagé, mais non sans avoir reçu des avaries pour un montant de $500. Son chargement fut avarié pour une valeur de $5,000.

Pendant que le steamer *Isaac May* se rendait de la baie de Collins à la rivière des Espagnols, le 16 juillet, le feu se déclara à son bord, autour des chaudières : il était alors à la hauteur de Port-Burwell, lac Erié. Le steamer américain *Saranac*, de Buffalo, approcha bord à bord, éteignit l'incendie et remorqua l'*Isaac May* à Buffalo. Ce dernier est en ce moment en radoub à Port-Robinson. Les avaries du steamer et de ses machines se chiffrent par à peu près $18,000.

Le remorqueur *Annie Watt* a été coulé par un abordage avec le steamer *W. M. Alderson* entre Wiarton et Lion's-Head, baie Georgienne ; englouti dans 45 brasses d'eau. Perte totale. Valeur, à peu près $5,000.

Les œuvres mortes du remorqueur *Ripple* ont été détruites par un incendie pendant qu'il était mouillé dans son bassin, à Wallaceburg, le 13 septembre.

La barge à vapeur *Bruno*, de Toronto, en se rendant de Cleveland, Ohio, Etats-Unis, à Algoma-Mills, Ontario, avec un chargement de houille, a donné sur le récif Magnetic, lac Huron, le 5 novembre, et s'est totalement perdu. Personne n'a péri, mais les officiers et l'équipage ont beaucoup souffert d'être exposés au froid. Le bateau était assuré pour $10,000 ; pas d'assurance sur le chargement.

Le steamer *City of Midland*, de Collingwood, a donné sur l'île Limestone, baie Georgienne. Il fut dégagé peu après et entré au bassin de Collingwood, où l'on constata que sa coque n'avait reçu aucune avarie, sauf l'étambot du gouvernail qui était

recourbé et la planche du fond qui était brisée. Le tuyau de conduite de vapeur (en cuivre) était brisé, ainsi que le tuyau d'injection sur le flanc du navire ; la chaudière était aussi légèrement désarrimée. Le navire a été radoubé et a repris son service.

Division d'Ontario-Est.

Le remorquear *McArthur* a été détruit par un incendie, le 26 avril, pendant qu'il était mouillé à son quai dans la baie de Collins.

Pendant que le steamer se rendait à Pictou on s'aperçut que le bouton et le point mort de sa machine étaient brisés. Il revint à Kingston pour subir les réparations nécessaires.

Le 30 juin, le remorqueur *Glide* brisa la traverse du piston de sa machine.

Vers 11 heures du soir, le 17 juillet, le yacht à vapeur *Catherine* s'est perdu entre Alexandria et l'île du Grenadier sur le Saint-Laurent, par un abordage avec le steamer américain *St. Lawrence.* Cinq passagers du *Catherine*, avec son mécanicien, se noyèrent.

Le steamer *Norseman* brisa sa traverse pendant qu'il était à 18 milles de Charlotte, lac Ontario. Il revint au port, et on lui mit une nouvelle traverse.

Le 22 octobre, vers 1.35 a.m., les steamers *Resolute* et *Reliance* eurent un abordage sur le lac Ontario entre Deseronto et Oswego. Le *Reliance*, se trouvant désemparé, fut remorqué à Desoronto par le *Resolute*, qui était très légèrement avarié. Tous deux appartiennent à la Compagnie de navigation de Deseronto (à responsabilité limitée).

Division de Montréal.

Le steamer *Dagmar* fut détruit par un incendie pendant qu'il était dans ses quartiers d'hiver, au mois d'avril.

La courroie du balancier du steamer *Sovereign* s'est rompue pendant que ce navire montait le fleuve—brisant le cylindre et son chapeau, les guides, le piston et tablier, et faisant plier la tige du piston.

Le remorqueur *Resolute* a été détruit par le feu, pendant qu'il était amarré à son quai, à Ottawa, le 22 juillet.

Le bateau à vapeur *Olive*, en montant, le 16 septembre, a touché sur une roche, s'est rempli et a coulé. A l'aide des pompes il a été remis à flot, puis radoubé.

Le remorqueur *Ivy* a été détruit par le feu, le 21 septembre, pendant qu'il était à l'ancre au large du chantier de la compagnie, à Hull. Il n'avait pas fait de service cette année.

Division de Québec.

Le 23 juin, le bateau à vapeur *Brothers* a brisé ses bouton de manivelle, courroie, cylindre, piston et guide.

Le 23 juin, le remorqueur *William* s'est échoué sur l'islet de Berthier, près du phare, en descendant le fleuve.

Le 11 juillet, le remorqueur *Pioneer*, qui remorquait des estacades sur le lac Saint-Jean, a été jeté par le vent sur un haut-fond, où il s'est brisé en pièces.

Le bateau à vapeur *Quebec* a brisé son arbre des roues à tribord, le 12 juillet, en se rendant à Montréal.

Le remorqueur *William O'Brien* a brûlé à son quai jusqu'à fleur d'eau, le 24 août.

Le bateau traversier *Laprairie* a touché sur un haut-fond près du pont Victoria, le 17 septembre, et eut cinq madriers défoncés. Il n'a pas fait beaucoup d'eau, et fut mis au bassin et radoubé.

Le 22 septembre, le bateau *Algerian*, qui se rendait à Toronto, donna contre la jetée du canal de Cornwall, et avaria son étrave et défonça deux plaques qui furent réparées.

Division des provinces maritimes.

Le bateau traversier *Norwegian* fut totalement détruit par le feu, au quai de Port-Mulgrave, le 16 février.

La chaudière du bateau à vapeur *May Queen* a été mise hors de service—par le fait qu'elle ne contenait pas assez d'eau pendant qu'on faisait monter la pression, au quai de Sydney, Cap-Breton.

Le bateau à vapeur *Princess Beatrice* a fait côte, au milieu d'un brouillard, à la hauteur de Isaac's-Harbour, N.-E. Perte totale.

Le bateau à vapeur *Jesse A. Campbell* a fait naufrage complet sur des rochers près Hopewell, N.-B.

Division du Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest.

Les seuls accidents arrivés dans cette division sont ceux du bateau Collvile, qui a brisé un rebord de l'une de ses hélices, et celui du bateau *Red River*, dont l'hélice s'est desserrée.

Division de la Colombie-Britannique.

Le steamer *Lottie* a brisé son arbre de couche en sortant de la baie Departure, le 11 janvier. Il fut remorqué à Victoria et radoubé.

Le steamer *Alert* fut avarié par le feu pendant qu'il était à l'ancre dans la baie Cadboro, vers 5 a.m. le 28 janvier.

Le mécanicien chef du steamer *Sardonyx*, M. H. G. Fox, est tombé dans une écoutille qu'on avait laissé ouverte pendant la nuit pour prendre du charbon, le lendemain matin, et s'est tué du coup. Le navire était alors échoué, pour permettre d'examiner sa carène. Il a fait naufrage le 13 juin, dans un voyage de Victoria aux îles de la Reine-Charlotte, en touchant sur un rocher inconnu dans le détroit Hecate, à la hauteur du cap Ball. Pertes, $50,000.

Le steamer *Skidegate* a brisé son arbre de couche, cylindre et plaque de fondation dans le golfe de Géorgie, le 16 février. Il fut radoubé à Victoria.

Le 23 avril, le steamer *Clyde* chassa sur ses ancres pendant un coup de vent dans la baie des Anglais, fut jeté à la côte, brisa ses deux hélices, la mer emportant tout ce qui n'était pas solidement arrimé. Il fut dégagé, conduit à Victoria, et radoubé.

La partie postérieure de la fournaise du steamer *Velos* s'est affaissée le 5 août, par suite d'accumulations d'huile et de saletés. Le navire fut remorqué à Victoria, où sa fournaise fut complètement refaite.

Le steamer *Etta White* a touché sur une roche dans la passe Welcome et a coulé bas dans sept brasses d'eau, le 1er août. Il fut ensuite relevé et radoubé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

W. J. MENEILLEY,
Président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur.

A.—Nombre et tonnage des navires à vapeur, en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Divisions.	Nombre de steamers.	Tonnage brut.
Ontario-Ouest et Huron	349	67,540·00
Kingston	135	17,375·69
Montréal	143	21,062·00
Québec	139	37,183·50
Provinces maritimes	187	30,414·86
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	56	5,174·80
Colombie-Britannique	94	16,668·04
Total	1,103	195,418·89

B.—Droits perçus pour l'inspection des bateaux à vapeur, pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Divisions.	Montant.
	$ cts.
Ontario-Ouest et Huron	6,865 75
Kingston	2,083 75
Montréal	2,246 20
Québec	3,433 92
Provinces maritimes	2,966 37
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	576 96
Colombie-Britannique	1,544 01
Total	19,716 94

C.—Nombre et tonnage brut des navires à vapeur inspectés, droits de tonnage et d'inspection, pendant les années 1889 et 1890, terminées le 31 décembre.

Années.	Nombre de steamers.	Tonnage brut.	Droits d'inspection.
			$ cts.
1890	1,103	195,418·89	19,716 94
1889	1,085	196,898·01	12,952 27
Augmentation	18	.....	6,764 77
Diminution	.....	1,479·12	

D.—Navires à vapeur ajoutés à la flotte du Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Divisions.	Nombre de navires.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.
Ontario-Ouest et Huron	25	6,558·00	4,324·00
Kingston	6	62·28	42·74
Montréal	6	325·00	239·00
Québec	5	471·70	146·16
Provinces maritimes	13	2,735·84	1,427·15
Manitoba, Kéwatin et Territoires du Nord-Ouest	6	227·48	139·39
Colombie-Britannique	19	1,826·83	1,090·32
Total	80	12,207·13	7,408·76

ANNEXE No 4.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET LIEUTENANTS.

OTTAWA, 3 novembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des opérations du conseil des examinateurs des capitaines et lieutenants pendant les dix mois terminés le 31 octobre 1890.

Des examens ont été faits comme suit :—12 à Halifax, 7 à Yarmouth, 9 à Saint-Jean et 1 à Québec—29 en tout.

Cent dix-sept aspirants se sont présentés aux examens, et 34 ont échoué ; 45 capitaines et 38 lieutenants ont reçu des certificats d'aptitude. Sur ce nombre 38 capitaines ont reçu des certificats de navigation au long cours et 7 des certificats de cabotage ; 33 lieutenants et 2 deuxièmes lieutenants ont obtenu des certificats de navigation au long cours, et 3 lieutenants des certificats de cabotage.

Ainsi, le nombre de certificats d'aptitude accordés aux aspirants s'est élevé à 83. Le nombre des certificats délivrés par le département (certicats de compétence, de service et renouvellements) a été de 133, et les honoraires perçus aux quatre ports mentionnés plus haut ont produit la somme de $900.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. SMITH,
Président.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

Résultat des examens tenus aux différents ports.

Port.	Temps.		Aspirants.		Certificats accordés.		Ont échoué.		Honoraires.
	Mois.	Jour.	Capitaines.	Lieutenants.	Capitaines.	Lieutenants.	Capitaines.	Lieutenants.	
									$ cts.
Halifax	Janv.	9 et 10	1	1	1	2			20 00
Yarmouth	do	21 et 22	1	2	1			3	19 00
Halifax	Fév	4 et 5	1	3	1	1			18 00
Saint-Jean	do	13 et 14	1	2	1			1	15 00
Québec	Mars	3 et 4	1	1	1	1			15 00
Halifax	do	11 et 12		1		1			5 00
Saint-Jean	do	13 et 14	2	1	2	1			20 00
Yarmouth	do	19 et 20		4		4			15 00
Halifax	Avril	1er, 2, 3	5	2	4	1	1	1	54 00
Saint-Jean	do	15 et 16	2	2	2	1		1	30 00
Halifax	Mai	7, 8, 9	2	3	1	1	1	2	35 00
Saint-Jean	do	15 et 16	4	3	3	1	1	2	50 00
Halifax	Juin	4 et 5	3	*4	2	2	1	2	28 00
Saint-Jean	do	11 et 12	4	3	4	2		1	40 00
Yarmouth	do	26 et 27	2	1	2	1			23 00
Halifax	Juill.	10 et 11	6	2	5	1	1	1	50 00
Saint-Jean	do	15 et 16	1	3		2	1	1	20 00
Yarmouth	do	29 et 30	1	3	1	2		1	30 00
Halifax	Août	1er et 2	3	2	3	1		1	30 00
Saint-Jean	do	7 et 8	1	2	1	2			14 00
Yarmouth	do	29	2				2		10 00
Halifax	Sept	5 et 6	1	1	1	1			12 00
do	do	8, 9, 10	2	3	1		1	3	35 00
Saint-Jean	do	11 et 12	3	1	3	1			35 00
Yarmouth	do	26 et 27	3		2		1		18 00
Halifax	Oct	3		*1		1			4 00
Saint-Jean	do	13 et 14	1	4	1	4			30 00
Halifax	do	16, 17, 18	3	2	1	1	2	1	20 00
Yarmouth	do	30	1	3	1	2		1	20 00
Total	10	59	57	61	45	38	12	22	715 00

Certificats de service accordés.

Cabotage.			Navigation à l'intérieur.		
Capitaines.	Lieutenants.	$ cts.	Capitaines.	Lieutenants.	$ cts.
24		96 00	4		16 00
	6	12 00		1	2 00
24	6	108 00	4	1	18 00

Nombre total de certificats de service 35
Montant total d'honoraires pour certificats de service $126

Renouvellements accordés.

Aptitude.			Service.		
Capitaines.	Lieutenants.	$ cts.	Capitaines.	Lieutenants.	$ cts.
9.....	.....	45 00	.....	.....	.....
.....	2.....	5 00	4.....	.....	9 00
9	2	50 00	4	.....	9 00

Nombre total de renouvellements accordés..... 15
Montant total d'honoraires pour renouvellements..... $59

Des quatre renouvellements de certificats de service accordés, 2 étaient pour navigation au long cours et 2 pour cabotage.

W. H. SMITH,
Président.

ANNEXE No 5.

TRAVAUX HYDROGRAPHIQUES EXÉCUTÉS SUR LA BAIE GEORGIENNE EN 1890.

OTTAWA, 20 octobre 1890.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que je suis parti d'Owen-Sound le 1er mai, à bord du *Bayfield*, pour commencer les opérations de l'été dernier, et que j'en suis revenu le 10 octobre. Le 1er mai également, M. Stewart et le détachement chargé des travaux de la côte débarquaient à Parry-Sound pour pousser l'hydrographie de la partie de la côte où les études avaient été discontinuées le 4 septembre 1889.

Je passai la première semaine de mai à construire une certaine quantité de balises destinées à faciliter la navigation de la partie du chenal intérieur qui conduit de Parry-Sound à la Pointe-au-Baril, relevée en 1889.

Il est très important que ces petites balises soient bien entretenues par le gardien du phare de la Pointe-au-Baril, afin de permettre aux steamers d'éviter les 15 milles de mer houleuse au large.

Ce travail terminé, et après avoir placé, pour la première fois, une couple de bouées sur deux rochers éloignés découverts en 1889 (l'un à la hauteur de Black-Bills et l'autre près l'entrée de Byng-Inlet), je quittai cette côte de la baie Georgienne pour la partie du chenal nord du lac Huron comprise entre la baie Mildrom et Bruce-Mines, désignée sur le diagramme annexé à mon rapport de 1889 comme "en partie relevée."

J'y arrivai le 10 mai, et l'hydrographie de cette localité fut terminée le 8 août. Les navires peuvent maintenant aller d'Owen-Sound au Saut-Sainte-Marie, distance de 220 milles, sur des eaux récemment relevées.

Après avoir relâché à Owen-Sound pour faire du charbon, nous arrivâmes à Parry-Sound le 12 août, et pendant le reste de la campagne tout le détachement fut employé sur la côte entre les îles Limestone et Moose Deer Point de la carte n° 327, y compris les divers chenaux qui conduisent à la ville de Parry-Sound.

La saison a été la plus belle que nous ayons jamais eue; jusqu'au 10 du présent mois, il n'y a eu que quelques jours où nous n'ayons pu faire quelques travaux. L'atmosphère a été remarquablement libre de fumée.

Le nombre de milles marins portés sur la carte a été de 480; nombre de milles de sondages fait en navires 1,240; en bateaux, 850.

Les opérations commencées entre les îles Limestone et Moose Deer Point (*voir* carte n° 327) étant restées incomplètes, devront être reprises les premières l'été prochain. A part le trafic général de l'extérieur qui se fait sur cette côte, ses îles nombreuses y attirent de nombreux touristes l'été.

Ces eaux dont l'hydographie n'est pas encore faite, avec leurs nombreuses roches submergées, rendent la navigation extrêmement hasardeuse, et il faut aux capitaines de navires à passagers et de steamers-postes qui fréquentent cette côte une vigilance incessante, une grande puissance d'observation, une mémoire et une dextérité jamais en défaut pour éviter les dangers aussi bien qu'ils le font. La confusion et

les pertes de vies qui s'en suivraient si l'un des grands bateaux d'excursion qui vont généralement très vite touchait une de ces petites roches entourées d'une eau profonde dans laquelle ils ne manqueraient pas de couler, peuvent facilement s'imaginer, surtout lorsqu'on songe que les passagers dans ces occasions se composent en grande partie de femmes et d'enfants.

C'est à l'endroit où nous travaillons que le steamer *Waubuno* s'est perdu corps et biens, il y a quelques années. Nous avons pris différentes températures de fond qui, avec celles prises les années précédentes, indiquent que l'eau de fond atteint à son maximum 39° Fahrenheit et descend à 35 l'hiver.

Mes deux assistants, MM. Stewart et Campbell, ont fait preuve de zèle, comme toujours. Le capitaine Macgregor qui, comme vous le savez, est avec moi depuis le commencement de ces études, a—à part ses travaux de pilotage—rendu de grands services en allant à la recherche de mouillages dans lesquels le navire pût servir de bases aux opérations, sans lesquelles ces dernières auraient été impossibles.

La confiance que j'ai en mes deux mécaniciens, MM. John Nesbit et William Linter, qui sont constamment à leur poste et maîtres de leurs machines, m'a permis de faire approcher le navire plus près des endroits dangereux que je l'aurais jugé prudent s'il en avait été autrement.

Parmi les 21 hommes qui composent l'équipage, il n'y a pas eu cette année un seul cas d'intempérance ou d'inconduite.

Je crois que la faible gratification que vous m'avez permis de leur promettre n'est pas étrangère à cet heureux état de choses. Mon temps et celui de mes deux assistants sera entièrement pris cet hiver à préparer des copies des études de l'été dernier pour le graveur, et à écrire les directions pour la marche qui doivent les accompagner.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. BOULTON,
Capitaine de frégate, M. R., et ingénieur hydrographe de l'amirauté.

ANNEXE

STATIONS DE TÉLÉGRAPHE, DE SÉMAPHORE ET DE
FLEUVE ET GOLFE
RIVE SUD DU

	Stations de signaux.	Bureau de télégraphe	Phare.	Pavillons.	Sémaphore.	Milles marins de Québec.	Compagnies de télégraphe.
1	L'Islet	B.de télég.		Pavil.		43	Cie Grand Nord-Ouest
2	Rivière-du-Loup	do	Phare	do		85	do
3	Pointe-au-Père	do	do	do		155	do
4	Petit Métis	do	do	do		175	do
5	Matane	do	do	do		196	do
6	Cap-Chatte	do	do	do		230	do
7	Rivière Martin	do	do	do		255	do
8	Cap de la Madeleine	do	do	do		290	do
9	Pointe de la Renommée	do	do	do		320	do
10	Cap Rosier	do	do	do		354	do
	RIVE NORD DU						
11	Port-Neuf	B.de télég.	Phare	Pavil.		150	Cie Grand Nord-Ouest
12	Manicouagan	do		do		180	do do
13	Pointe-des-Monts	do	Phare	do		220	do do
14	Ile-aux-Œufs	do	do	do		241	do do
	COTE DE GASPE						
15	Cap-D'Espoir	B.de télég.	Phare	Pavil.		384	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
16	Pointe-au-Maquereau	do	do	do		408	do
	COTE DU NOUVEAU-						
17	Pointe-Escuminac	B.de télég.	Phare	Pavil.		469	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
	ILE						
18	Pointe Ouest	B.de télég.	Phare	Pavil.		328	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
19	Pointe Sud-Ouest	do	do	do		356	do do
20	Pointe Sud	do	do	do		413	do do
21	Heath-Point	do	do	do		450	do do
	ILES DE LA						
22	Grosse-Isle	B.de télég.		Pavil.		475	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O.
23	Ile Amherst	do	Phare	do		475	do do
	CAP-BRETON,						
24	Meat-Cove	B.de télég.	Phare	Pavil.		530	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O.
25	Low-Point	do	do	do	Sémaphore	575	do do
	ILE SAINT-						
26	Main-Station	Téléphone		Pavil.		536	G.F. et Cies W.U. et G.N.-O.
	TERRE-						
27	Cap-Ray	B.de télég.	Phare	Pavil.		555	G. féd. et Cies Câble Anglo-Amér., W.U., et G.N.-O.

C.

SIGNAUX, MINISTÈRE DE LA MARINE, CANADA.

SAINT-LAURENT.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Prix pour dix mots et pour mots additionnels.	Date de l'établissement.	Nom de l'agent.	Bureau de poste.	Comté.	Province.	Appointements, par année, du ministère de la marine.
25c. et 1c.	28 oct. '79.	Mme J. B. E. Fortin	L'Islet	L'Islet	Qué	$50
do	16 nov. '81.	L. T. Piuze	Rivière-du-Loup (en bas).	Témiscouata	do	50
do	22 nov. '79.	John McWilliams	Pointe-au-Père	Rimouski	do	50
do	17 nov. '79.	Jules Martin	Petit Métis	do	do	50
do	5 nov. '79.	P. Desjardins	Matane	do	do	50
do	19 sept. '79.	Treflé Coté	Cap-Chatte	Gaspé	do	50
do	23 sept. '79.	Jean Gauthier	Rivière Martin	do	do	50
do	9 oct. '79.	J. F. Sasseville	Cap de la Madeleine	do	do	50
do	14 oct. '80.	James Ascah	Rivière au Renard	do	do	50
do	20 oct. '79.	J. B. Vien	Cap-Rosier	do	do	50
FLEUVE SAINT-LAURENT.						
40c. et 2c.	1er juin '83.	Dorelas Tremblay	Portneuf (en bas)	Saguenay	Qué	$50
do	15 août '83.	P. O. Bonenfant	Manicouagan		do	
do	19 oct. '83.	L. F. Faffard	Pointe des Monts		do	50
do	12 oct. '86.	Paul Coté	Ile aux Œufs		do	50
SUR LE GOLFE.						
25c. et 1c.	17 juin '80.	James Beck	Cap-D'Espoir	Gaspé	Qué	$50
do	22 mai '80.	Auguste Bertrand	Port Daniel	do	do	50
BRUNSWICK.						
40c. et 2c.	2 juillet '85.	Henry Phillipps	Pointe Escuminac	Northumberland	N.-B.	$50
D'ANTICOSTI.						
$1.05 et 6c.	1er oct. '81.	Auguste Malouin	Ile Anticosti *viâ* Gaspé	Gaspé	Qué	
do	18 oct. '80.	E. Pope	do	do	do	
do	27 juillet '81.	Jean Nadeau	do	do	do	
do	20 juillet '81.	Thomas Gagné	do	do	do	
MADELEINE.						
$1.05 t 7c.	17 août '80	A. Le Bourdais	Iles Madeleine *viâ* Pictou	Gaspé	Qué	
do	11 juin '81.	William Cormier	do N.-E.	do	do	
NOUVELLE-ECOSSE.						
30c. et 2c.	7 nov. '81.	A. R. MacDonald	Meat-Cove, C.-B	Victoria	N.-E.	
do	1er août '81.	J. G. Peters	Low-Point, C.-B	Inverness	do	$50
PAUL.						
50c. et 3c.	1890	S. C. Campbell	Sydney-Nord, C.-B.	Victoria	N.-E.	
NEUVE.						
$1.05 et 10c.	3 nov. '82.	E. R. Rennie	Cap-Ray		Terre-neuve.	$50

H. J. McHUGH, *Inspecteur du service des signaux.*

ANNEXE No 6.

RAPPORT CONCERNANT LE SERVICE DES SIGNAUX.

QUÉBEC, 28 novembre 1890.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant concernant nos opérations pendant la saison de 1890.

Comme en 1889, le département a reçu des stations du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent des rapports faisant connaître la température, le vent et les mouvements de la glace pendant les mois de janvier, février, mars et avril. Les derniers rapports au sujet de la glace portent la date du 30 avril et ont été transmis par les agents des stations suivantes: Cap-Ray, Terreneuve, Meat-Cove, Cap-Breton, et Basse-Pointe, à l'entrée du port de Sydney.

Du 1er au 18 avril, trois rapports seulement par semaine ont été reçus et transmis, comme les années précédentes, aux conseils de commerce de Montréal, Saint-Jean, N.-B., et de Québec, à la Chambre de Commerce d'Halifax, N.-E., aux journaux de Montréal et de Québec, aux agents des lignes de navires à vapeur, aux pilotes du Saint-Laurent, à l'agent d'immigration, à la douane, à l'agent du ministère de la marine à Québec, et à MM. H. Fry et Cie, agents du Lloyd.

Du 19 au 27 avril un seul rapport par jour a été reçu, et à partir du 28 avril deux rapports par jour ont été reçus et transmis comme je viens de le dire. Ça a été trois jours plus tard qu'en 1889, parce que le steamer à hélice *Lake Nepigon* s'est trouvé retenu par la glace dans les parages du Cap-Ray pendant plusieurs jours. Il avait été d'abord signalé montant à la hauteur de cette station à 4.30 p.m. le 21 avril; il était le premier navire transatlantique signalé en route pour le Saint-Laurent, et il n'est arrivé à Québec que le 29 avril, à 2 p.m.

Comme l'année précédente, l'agent de Saint-Pierre Miquelon a fait rapport qu'il n'a pas vu de glace à la hauteur de cette station pendant les mois d'avril et de mai.

De la côte nord d'Anticosti, des Iles de la Madeleine, de Meat-Cove et du Cap-Ray on a signalé une glace épaisse, tantôt pénétrable et tantôt impénétrable, pendant la plus grande partie de la saison; et au mois d'avril des vents d'ouest et de nord-ouest ont chassé la glace vers l'entrée du golfe et le long de la côte occidentale du Cap-Breton.

Notre bureau a fourni aux agents d'Anticosti, de Meat-Cove, du Cap-Ray et de Saint-Pierre Miquelon—pour la gouverne des navires qui pourraient le demander—des renseignements sur les mouvements de la glace dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent, ainsi que sur l'état du fleuve entre Québec et Montréal.

Le port de Sydney, C.-B., est resté ouvert jusqu'au 24 janvier, alors qu'il fut bloqué par la glace; ça été juste un mois plus à bonne heure qu'en 1889. Il est redevenu libre de glace et accessible pour les navires le 19 avril, c'est-à-dire dix jours plus tôt que l'année dernière.

Le port de Pleasant-Bay, Iles de la Madeleine, fut ouvert le 2 avril, dix jours plus tard qu'en 1889. Quinze goélettes sont parties ce jour-là et les jours suivants pour la chasse aux phoques.

Le steamer à hélice, *Beaver*, capitaine LeMaistre, de Pictou, N.-E., fut signalé aux Iles de la Madeleine le 18 avril, douze jours plus tard que l'année dernière.

Le détroit de Canso, N.-E., fut ouvert à la navigation le 23 avril, seize jours plus tard qu'en 1889.

Du 25 au 30 mars, vingt-deux goélettes sont parties de la Pointe-aux-Esquimaux pour la chasse aux phoques ; leur tonnage collectif se chiffrait par 877 tonneaux, et elles avaient 206 hommes à bord. La chasse a manqué ; elles se sont laissées prendre par des banquises qui les ont fait dériver de côté et d'autre.

La goélette à vapeur *Diver*, 86 tonneaux, capitaine Lacombe, avait été équipée par ses armateurs, MM. Bergin et Fournier, pour une chasse aux phoques; elle partit de Québec le 14 mars, avec un équipage de 13 hommes, pour le golfe. A court de charbon, elle relâcha dans la baie Aspey pour en faire. Le voyage fut un fiasco : les chasseurs étaient partis trop tard, et ils manquèrent ces animaux marins.

La capture des phoques sur les bords des Iles de la Madeleine et Bryon, pendant les mois de mars et d'avril, a été très fructueuse. La flotte n'a ramené que des charges moyennes.

Janvier.

Comme en 1889, il a été signalé très peu de glace dans le fleuve et le haut du golfe avant le mois de janvier. Il est tombé une grande quantité de neige. Le thermomètre étant descendu au-dessus de zéro, la glace s'est vite formée. Une glace profonde et impénétrable a été signalée en plusieurs endroits, mais non par les stations du golfe, et ce n'est que le 26 janvier qu'on a vu de la glace à la hauteur des stations d'Anticosti, des Iles de la Madeleine, de Meat-Cove et du Cap-Ray. Sauf pendant quelques jours, l'entrée de la rivière Saguenay est resté libre de glace.

Pendant la première semaine, il tomba beaucoup de neige. La station de Pointe Renommée en signala 34 pouces sur le plateau ; forts vents d'ouest à nord-ouest. Le plus bas relèvement du thermomètre, pendant la semaine, fut 3° au-dessus de zéro.

La seconde semaine, temps serein avec forts vents d'ouest à nord-ouest. La station de Pointe-au-Père signala 22° au-dessous de zéro le 17 ; Manicouagan 30° au-dessous de zéro le 15, et 45° le 17. Aux Iles de la Madeleine, le même jour, seulement 10° au-dessous de zéro.

Pendant toute la semaine, la glace, sur les hauts-fonds de Manicouagan, fut couverte de phoques.

La troisième semaine fut tempérée, sauf une journée où le thermomètre descendit jusqu'à 22° au-dessous de zéro, à Pointe-au-Père; vents d'est-nord-est; pas de glace signalée sur la côte nord.

Pendant la dernière semaine, plusieurs stations signalèrent de la neige accompagnée de vents variables, nord-nord-ouest à sud et sud-ouest. Les stations du golfe signalèrent une glace peu épaisse, pénétrable.

Des milliers de phoques sur les hauts-fonds de Manicouagan.

Février.

Pendant la première et la deuxième semaines, beaucoup de neige. Vents d'ouest à nord et sud-ouest, et le thermomètre descendant de temps en temps au-dessous de zéro fit augmenter la glace que presque toutes les stations signalèrent profonde et impénétrable. On dit que les phoques sont encore nombreux à Manicouagan et à Pointe-de-Monts; quelques-uns furent tués en ce dernier endroit.

Il n'y eut pas de neige pendant la dernière partie du mois; temps doux; vents d'ouest; toutes les stations télégraphièrent que la glace était profonde, impénétrable.

Mars.

Pendant la première semaine, changement de vent et de température; en certains endroits, pluie accompagnée de vents d'est et nord-est. Pointe-au-Père télégraphia toute la semaine " Pas de glace." La glace est restée la même. Phoques par milliers à la hauteur de Manicouagan et de Pointe-de-Monts. Il n'en a pas été vu à Anticosti, Meat-Cove et Cap-Ray.

La deuxième semaine fut nuageuse, avec beaucoup de neige dans le haut du fleuve et du golfe, et pluie à Anticosti et Cap-Ray; partout glace profonde et impénétrable.

Pendant la troisième semaine, vents d'ouest sur la côte sud du Saint-Laurent, tandis que sur la côte nord vents d'est-nord-est accompagnés de beaucoup de neige.

Pas de glace à la hauteur de Pointe-au-Père et de Tadoussac, et les hauts-fonds de Manicouagan entièrement débarrassés de glace. Phoques en troupeaux nombreux à la hauteur de Pointe-de-Monts. On en a tué quelques-uns à Cap-Ray et aux Iles de la Madeleine ; on n'en voit point à Anticosti.

Il est tombé de la neige à la fin du mois ; vents d'ouest et de nord-ouest dans le haut du fleuve et gros vents d'est et de sud dans le golfe, entremêlés d'épais brouillards et de calme ; glace profonde, pénétrable, au large des stations du golfe. Pas de glace à la Rivière-du-Loup, Pointe-au-Père et Tadoussac. Le steamer *Panther*, de Saint-Jean, Terreneuve, signala, à Cap-Ray, le 27 : "Avons 4,000 phoques à bord." A Cap-Ray, pêche très médiocre. Onze goélettes étaient dans la glace à la hauteur de cette station le 27.

Avril.

Le reste de la saison la partie supérieure du fleuve est partiellement demeurée libre de glace, mais les stations du golfe ont signalé une glace profonde et pénétrable en grandes quantités. Les Iles de la Madeleine ont signalé une immense banquise impénétrable, d'environ quinze milles de large, au sud de l'île Amherst.

Le 29 avril, Meat-Cove signala le passage d'un morceau de banquise d'une largeur de 10 milles à peu près. Vents d'est et de sud-est à la fin du mois.

Anticosti.—Le 18 avril on a vu, pour la dernière fois, de la glace à la hauteur de cette île.

Iles de la Madeleine.—Glace signalée pour la dernière fois le 25 avril.

Cap-Ray.—Glace signalée pour la dernière fois par cette station le 30 avril. Deux goélettes ont été écrasées par la glace et ont coulé près de Cap-Ray le 2 avril. Equipages sauvés et débarqués à Channel. On n'a pas constaté les noms de ces bateaux.

Détroit de Belle-Isle.

Le premier navire à vapeur qui passa par le détroit cette année fut le *Gerona*, capitaine Sangster, le 16 juin. Le capitaine n'a fait aucun rapport au sujet de la glace.

Le second navire à vapeur qui passa fut le *Toronto*, capitaine McAuley, de la ligne Dominion, venu de Liverpool, le 21 juin, *viâ* Belfast, et arrivé au port de Québec mercredi, le 2 juillet. Rapport : Il essuya des vents frais et des bourrasques de N.-O. à S.-O., et beaucoup de pluie dans lat. 53 N., long. 47 O. Fut retenu des heures par le brouillard. A 25 milles est de Belle-Isle, passa plusieurs montagnes de glace flottante dont quelques-unes étaient très grosses, et depuis Belle-Isle jusqu'à la hauteur de l'Ile Verte d'innombrables montagnes et pièces de glace détachées. A 78 milles S. 50° O. de l'Ile Verte passa une montagne de glace de moyennes dimensions, et deux autres à 106 milles S. 50° O.

Le même capitaine fit rapport qu'il y avait encore des montagnes de glace flottante dans le détroit et au sud de l'Ile Verte quand son navire passa dans ces parages le 6 septembre.

Jusqu'à la fin d'octobre, tous les navires qui ont passé dans le détroit de Belle-Isle y ont rencontré des montagnes de glace flottante.

D'innombrables banquises ont été rencontrées à l'est des grands bancs et sur une distance de 80 milles au sud de Cap-Race, par les navires venant au sud de Terreneuve.

Ouverture de la navigation.

Le 6 avril, deux goélettes arrivèrent d'en bas avec des produits.

Les goélettes *Sainte-Marie* et *Marie-Amélie* partirent le 16 avril avec un chargement général, la première pour la Pointe-aux-Esquimaux et la seconde pour Bonne-Espérance.

17 avril.—Un télégramme de Trois-Rivières aux journaux d'ici annonce que le lac Saint-Pierre est libre de glace.

Dix pilotes partent aujourd'hui en goélette pour leurs postes d'en bas.

19 avril.—Fleuve libre de glace à Trois-Rivières, sept jours plus tard qu'en 1889.

21 avril.—Les bateaux-feux *Manicouagan* et *Red Island* partent pour leurs postes, le premier à la remorque du *Napoléon III* et le second part à la voile de l'Anse-du-Sauvage.

22 avril.—Le bateau-feu de la Traverse d'en bas part à la voile de l'Anse-du-Sauvage.

26 avril.—Le reste de la glace refoulée au Cap Rouge s'en va. La navigation est maintenant ouverte jusqu'à Montréal.

30 avril.—Le SS. *Miramichi* part pour Gaspé et les ports intermédiaires.

29 avril.—Le bateau à vapeur *Trois-Rivières*, de la Compagnie Richelieu et Ontario, arrive de Montréal, premier de la saison, cinq jours plus tard qu'en 1889.

3 mai.—Le SS. *Polino* part pour les ports du Cap-Breton et de Saint-Jean, Terreneuve.

Navires transatlantiques—Premier arrivage de la mer.

Le steamer-poste *Sardinian*, de la Compagnie Allan, capitaine Wm. Richardson, signalé à la hauteur du Cap-Ray le 26 avril, arriva au port à 2.35 le 29 du même mois. Il dit avoir rencontré beaucoup de glace dans le golfe et en avoir traversé 16 milles.

L'année dernière le SS. *Lake Nepigon* était arrivé au port à 3.45 a.m. le 21 avril, et en 1888 le SS. *Vancouver* le 29 avril.

Le SS. *Oregon*, de la ligne Dominion, et le SS. *Lake Nepigon*, de la ligne Beaver, arrivèrent au port le même jour, 29 avril. Le *Lake Nepigon*, le premier, passa à la hauteur de Cap-Ray à 4.30 p.m. le 21. Il rencontra de la glace qui le retarda.

Premier voilier arrivé de la mer.

La barque norvégienne *Magdaline*, capitaine Jansen, de Buenos Ayres, sur lest, arriva au port à 5 p.m. le 8 mai. Le capitaine fit rapport : Avons passé à la voile dans de grandes banquises dans le golfe, et avons vu quelques montagnes de glace flottante.

Le premier voilier arrivé ici en 1889 fut la barque *Howard*, de Londres, qui entra dans le port à 6 a.m. le 30 avril.

Arrivée du dernier steamer.

Le SS. *Newfoundland*, d'Halifax, avec un chargement de houille, arriva ici le 28 novembre.

Départ du dernier steamer.

Le SS. *Brazilian*, capitaine Whyte, partit pour Londres le 25 novembre.

Déplacement du câble.

Le câble canadien qui mettait Rochers-aux-Oiseaux en communication avec Grosse-Isle, Iles de la Madeleine, a été enlevé et reposé entre l'île Saint-Paul et la ligne de la terre ferme sur l'île Cap-Breton, près du Cap-Nord.

Nouvelle station de signaux.

Les navires qui, en 1891, viendront dans le golfe Saint-Laurent, en destination des provinces maritimes, de Québec et de Montréal, pourront communiquer par signaux de l'île Saint-Paul. Ce sera une notable amélioration.

Respectueusement soumis.

H. J. McHUGH,
Inspecteur du service des signaux.

QUÉBEC, 28 novembre 1890.

ANNEXE "A."

MOUVEMENTS DE LA GLACE DANS LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE, NOTÉS PAR LES AGENTS À CAP-BAULD, TERRENEUVE, BELLE-ISLE, ILE-VERTE, CAP-NORMAN ET POINTE-RICHE, TERRENEUVE, DE DÉCEMBRE 1889 À SEPTEMBRE 1890.

Cap-Bauld.

5 décembre 1889.—Première apparition de la glace. Chute de neige les 3, 26 et 30. Vers la fin du mois une grande quantité de neige s'est répandue sur la côte.

Du 5 au 13 décembre 1890.—Une moyenne de trois montagnes de glace vues par jour, et du 28 au 31 deux par jour, très loin et allant au sud-est. Vents d'ouest à nord et sud. Phoques très rares.

3, 7 et 10 janvier 1890.—Chute de neige; vents d'ouest-nord-ouest. Reste du mois assez serein, avec quelques jours de brume légère. Glace profonde, pénétrable et impénétrable en vue; moyenne de deux montagnes de glace flottante visibles tous les jours du mois. Froid très intense tout le mois. Quelques phoques tués avec des fusils près de terre.

Février.—Détroit couvert de glace; mêmes vents qu'en janvier; glace allant à l'est et au sud-ouest. Beaucoup de phoques vus dans les éclaircies d'eau. Froid très vif; très peu de neige. Vu des montagnes de glace flottante tous les jours.

Mars.—Tout le mois, vents d'ouest à nord et sud-est; glace profonde et impénétrable au large d'ici, allant au nord-est et sud-est. Montagnes de glace vues tous les jours.

26 mars.—Cinq goélettes arrivées à Quirpon, à la chasse des phoques. Quatre sont parties le 28 par la côte nord, mais ont dû revenir à cause de la glace; ont rencontré quelques phoques.

Avril.—De la neige pendant huit à dix jours; la glace reste la même; mêmes vents, mais d'immenses banquises descendent du nord. Du 15 au 30 on voit tous les jours une moyenne de 37 montagnes de glace flottante. Quelques-unes de dimensions immenses. Le 1er de ce mois, trois goélettes ont traversé à Belle-Isle.

Mai.—Même glace et mêmes vents qu'en avril; très mauvais temps; une quarantaine de montagnes de glace par jour; banquises très longues. Une goélette est restée dans le havre au Pigeon depuis le 21 avril, attendant une chance pour arriver à Belle-Isle: elle y est parvenue le 11 de ce mois.

21 mai.—Une petite chaloupe à vapeur a touché ici, ne pouvant atteindre la côte du Salvador. Les phoques sont très abondants, plus que les années précédentes.

Juin.—Le 6, le détroit est devenu libre de glace vis-à-vis d'ici.

Belle-Isle.

5 décembre 1889.—La première glace (glace feuilletée) s'est formée ici pendant la nuit. Beaucoup de neige pendant le mois; vents N. N.-O.

10 décembre.—Une montagne de glace flottante à la hauteur de Quirpon; une autre au large de la baie Rouge, et une troisième à l'est. Le détroit se remplit rapidement de nappes de glace unies qui dérivent vers l'est et le sud-est.

Janvier 1890.—Chute de neige les 3, 7 et 10 seulement; froids secs tout le mois; le thermomètre descend à 21° au-dessous de zéro, le plus bas degré qu'il ait encore atteint cette année; détroit rempli de glace mince et feuilletée.

Février.—Plusieurs éclaircies d'eau au milieu de la glace: eau libre sur une distance de 12 milles au large de l'île, vers l'est. La journée la plus froide de ce mois a été le 19; thermomètre, 28° au-dessous de zéro.

Mars.—Chute de neige, le 3 et le 28 seulement. Vents de N. N.-O. et S. S.-O. La glace dérive du détroit le 28; eau libre depuis le cap Bauld jusqu'au cap Norman par la moitié du large. Quatre goélettes entre ces deux localités.

28 mars.—Deux montagnes de glace flottante à l'est, une a près de deux milles de long.

31 mars.—Une grosse glace du nord fortement refoulée dérive à l'est, 33 montagnes de glace flottante, dont quelques-unes de très grandes dimensions.

1er avril.—En vue trois goëlettes venant de Quirpon; glace étale entre ici et cap Bauld, mais glace feuilletée dans les éclaircies d'eau.

3 avril.—Les goélettes *Noami*, *Blooming Queen*, et *Minnie Gray*, de la baie Verte, Terreneuve, viennent mouiller dans l'anse. Elles rapportent n'avoir pas vue de phoques et avoir eu beaucoup de difficultés à passer dans la glace qui était très profonde. Au sud d'ici l'hiver a été très froid, et les habitants de la côte française souffrent de la misère.

21 avril.—Un fort refoulement de glace dans toutes les directions; détroit bloqué par la glace; pas d'éclaircies d'eau nulle part; 200 montagnes de glace flottante à l'est et à l'ouest, quelques-unes sont les plus grosses qu'on ait jamais vues ici; la plupart se trouvent au sud-est à environ 19 milles au large.

30 avril.—Un énorme foulement de glace au sud-est d'ici ; éclaircie d'eau 13 milles à l'est de l'île ; 190 montagnes de glace flottante en vue. Le vent a été presque toujours E.N.-E., E.S.-E., avec quelques jours de vent d'ouest. Six jours de neige.

Mai.—Un peu de neige, de pluie et de grésil ; vent S.S.-E., et E.N.-E., la plus grande partie du mois ; la glace est restée très foulée à l'ouest et au nord-ouest.

1er mai.—La goélette *British Lion* essaie d'entrer dans le havre Alouette pour y débarquer un équipage de pêche ; elle y parvient le 11. Elle rapporta avoir quitté les îles Change (à 150 milles d'ici) le 17 avril, et avoir fait depuis des efforts constants pour arriver ici ; elle a rencontré de la glace profonde et de nombreuses montagnes de glace flottante au sud.

15 mai.—Glace fortement serrée ; détroit fermé à l'ouest-nord-ouest d'ici, de la côte sud à la côte nord.

17 mai.—Pas de glace à l'est ; beaucoup au nord et à l'ouest ; six montagnes de glace flottante en vue.

22 mai.—Une grande banquise traverse au havre Henley. La chaloupe à vapeur *Dart* se dirigeant à l'ouest.

Le dernier jour du mois, la glace arrive du nord, et à l'est de l'île.

2 juin.—Forte brise de nord-est ; temps sombre et brumeux ; à 4 p. m., le ss. *Nimrod* allant à l'ouest, et à 8 p. m. le ss. *Neptune* arrive pour débarquer des équipages de pêche. Tous deux font rapport qu'il y a très peu de glace au sud d'ici.

Du 2 au 13 juin.—Coups de vent de E.N.-E., accompagnés de pluie et de brouillard.

14 juin.—Clair N.N.-E. ; la glace de la côte du Labrador dérive rapidement dans le haut du détroit. La goélette *Beulah* allant au havre Alouette. Frégate de l'ouest allant au sud.

16 juin.—Le ss. *Fremona* se dirigeant vers l'intérieur. Autant qu'on peut voir, il paraît réussir à passer.

18 juin.—Petite brise de O.N.-O ; dix goélettes en vue. A 10 p. m. le ss. *Vancouver* allant vers l'intérieur. A 11 p. m. il met à la cape au large du nord de la glace à la hauteur du cap Norman ; 109 montagnes de glace flottante en vue.

19 juin.—Le *Vancouver* repart au point du jour.

20 juin.—Grosse tombée de neige, et brume ; grand vent de N.-E. Le steamer *Dart* arrive de Blanc-Sablon avec du sel pour le quartier de pêche. Il rapporte avoir vu, hier, des steamers qui passaient lentement dans la glace. Le ss. *Nimrod*, qui avait passé ici le 2, était en pantenne le même soir, ayant brisé son hélice et son arbre à manivelle, et reçu d'autres graves avaries. Le lendemain matin, il fut rencontré par le ss. *Neptune* qui le remorqua au havre Wolf et de là à Saint-Jean. Le *Dart* rapporte aussi qu'une goélette, qu'on a dit être de Québec, s'est perdue à la hauteur de Forteau ; équipage sauvé.

26 juin.—Temps clair, calme et beau. Un peu de glace le long de la côte depuis le cap Norman jusqu'à 10 milles à l'est du cap Bauld.

27 juin.—Belle brise d'est, et pluie. Le ss. *Waldensian* arrive à 9 a. m. Pas de glace en vue.

1er juillet.—Un gros refoulement de glace sur la côte nord ; elle s'étend jusqu'à mi-chemin de l'île et dérive rapidement.

2 juillet.—Glace jusque près de la baie Rouge. Une chaloupe à vapeur et 50 goélettes allant au nord ; la plupart revenaient à Quirpon.

5 juillet.—Petites brises ; glace éparpillée à l'est, à l'ouest et au sud ; quatre steamers montent, un Allan descend à 9 p. m., et le ss. *Vancouver* qui descend aussi marche lentement dans la glace près de Quirpon.

8 juillet.—Beaucoup de glace à l'est, éparpillée à l'ouest et au sud.

11 juillet.—Pas de glace dans le détroit. Un peu de glace éparpillée au nord-est.

Ile Verte.

Pas de rapports de cette station jusqu'à mars. Depuis ce mois jusqu'à celui de juin, température, glace et vent les mêmes qu'à Belle Isle. Peu de montagnes de

glace flottante ont été vues à la fois pendant les mois de mai, juin et juillet ; mais le 9 août on en a vu dix-huit, et dix le 10. Au mois de septembre on en a vu des pièces détachées.

Cap Norman.

1886.—4 décembre.—Formation de la première glace feuilletée.

1890.—Janvier à juillet.—Très peu de différence dans la température, le vent ou la glace avec ceux de Belle-Isle, à l'exception de montagnes de glace flottante qui ont été vues en grand nombre, au large, jusqu'au 18 juillet—1 le 1er., 98 le 2, 127 le 3, 45 le 5, 86 le 6, 84 le 11, 62 le 12, 33 le 17 et 26 le 18. On n'en a plus vu après cette date.

Pointe Riche.

1889.—12 décembre.—Première glace vue à la hauteur de cette station. Très peu, et cette glace légère a été vue jusqu'au 5 janvier, jour où le froid prit et la glace devint profonde et impénétrable ; vents d'ouest et de nord-ouest, et beaucoup de neige. Au large d'ici, on n'a pas vu de montagnes de glace flottante avant le 20 et le 21 avril, on en a vu dix ces jours-là, et aucune ensuite.

21 mai.—Trois bricks français relâchent ici avec des équipages de pêche.

26 juin.—Dernière glace vue à la hauteur d'ici, à environ 9 milles, allant à l'est.

Rochers aux Oiseaux, Iles de la Madeleine.

1890—4 janvier.—Première apparition de banquises échouées dans des endroits peu profonds et empilées jusqu'à 20 et 30 pieds hors de l'eau.

10 janvier.—Jusqu'aujourd'hui, glace peu épaisse, impénétrable et pénétrable, puis une glace fortement serrée paraît de tous côtés.

12 janvier.—Glace épaisse tout autour des Rochers. Vents, ouest, sud et nord-ouest, temps froid.

Février et mars.—Glace dans le même état.

20 février.—Premiers phoques vus dans la direction du nord.

18 mars.—De grands troupeaux de phoques vieux et jeunes, sur la glace tout près des Rochers. Trois goélettes hors de la glace à l'ouest d'ici ; glace impénétrable de tous les côtés, aussi loin qu'on peut voir. Les phoques y restèrent jusqu'au 16 avril, jour où une grosse mer de nord brisa toute la glace de côte qui disparut vers le sud comme si elle avait été chassée par un cyclone.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,

Inspecteur du service des signaux.

QUÉBEC, 28 novembre 1888.

ANNEXE "B."

INDICATIONS du thermomètre à Belle-Isle, de décembre 1889 à mars 1890.

DÉCEMBRE 1889.				JANVIER 1890.				FÉVRIER 1890.				MARS 1890.			
Date.	8 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	8 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	8 a.m.	4 p.m.	9 p.m.	Date.	8 a.m.	4 p.m.	9 p.m.
	°	°	°		°	°	°		°	°	°		°	°	°
1	18	16	15	1	- 6	- 8	- 7	1	10	12	4	1	32	36	34
2	10	12	5	2	2	6	5	2	- 9	- 4	- 2	2	36	37	34
3	- 1	3	0	3	6	3	0	3	8	19	22	3	33	36	34
4	- 5	0	1	4	-21	-18	-15	4	20	15	10	4	32	28	24
5	- 9	- 4	2	5	-15	-10	-10	5	15	23	20	5	23	26	24
6	20	22	21	6	-10	- 4	0	6	24	10	0	6	23	26	22
7	27	29	20	7	17	6	0	7	-10	- 8	- 9	7	24	26	20
8	7	12	9	8	-15	-10	- 8	8	- 5	1	6	8	16	14	8
9	16	20	29	9	- 3	2	5	9	6	- 6	- 7	9	- 9	- 4	- 2
10	36	34	20	10	- 1	- 3	- 4	10	-16	- 9	- 8	10	- 5	4	1
11	8	14	14	11	- 7	-14	-15	11	- 7	- 4	- 2	11	- 5	2	- 2
12	17	19	22	12	-16	-10	- 8	12	-10	- 6	2	12	- 1	4	6
13	20	8	4	13	- 5	0	14	12	10	22	7	13	0	3	0
14	-10	- 8	-12	14	20	0	- 6	14	- 6	3	10	14	2	6	4
15	-16	-12	-10	15	-12	-13	- 9	15	24	32	37	15	0	5	6
16	-10	- 8	6	16	- 7	- 8	-10	16	26	20	7	16	0	12	16
17	10	5	0	17	-10	-12	-12	17	- 2	3	- 6	17	22	24	19
18	- 1	7	9	18	-17	-13	-13	18	-10	- 6	- 8	18	16	13	14
19	13	19	20	19	-10	-10	- 9	19	-18	-13	-14	19	10	14	9
20	22	21	24	20	-10	- 5	- 7	20	-10	- 6	- 4	20	10	13	9
21	22	26	20	21	- 8	- 3	- 5	21	6	10	5	21	6	12	8
22	10	8	6	22	- 7	- 5	- 6	22	- 5	3	- 2	22	16	13	8
23	5	6	3	23	- 8	- 7	- 6	23	- 2	0	- 1	23	6	10	7
24	3	6	6	24	- 6	- 5	- 7	24	0	10	9	24	9	8	6
25	10	14	12	25	- 7	- 3	- 1	25	12	14	10	25	6	10	8
26	16	12	10	26	14	10	0	26	17	23	24	26	6	12	10
27	15	22	20	27	- 1	0	- 2	27	28	31	32	27	19	22	28
28	10	12	8	28	- 9	- 9	-10	28	30	33	32	28	26	28	19
29	16	20	12	29	-10	- 9	-18	..	....	....	....	29	19	20	17
30	17	19	10	30	-20	-18	-16	..	....	....	....	30	16	18	15
31	4	6	3	31	-14	- 6	- 1	..	....	....	....	31	5	10	7
Plus basse température—le 15, 8 a.m., -16°				Plus basse température—le 4, 8 a.m., -21°				Plus basse température—le 19, 8 a.m., -18°				Plus basse température—le 9, 8 a.m., -9°			
Plus haute température—le 10, 8 a.m., 36°				Plus haute température—le 14, 8 a.m., 20°				Plus basse température—le 15, 9 p.m., 37°				Plus haute température—le 2, 4 p.m., 37°			

Le signe (-) avant les chiffres signifie au-dessous de zéro.

MICHAEL COLTON,
Gardien de phare.

Respectueusement soumis,
H. J. McHUGH,
Inspecteur du service des signaux.

QUÉBEC, 28 novembre 1890.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

ANNEXE

ÉTAT relatif aux stations de sauvetage

Station.	Quand établie.	Patron.	Hommes d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.	Valeur du bateau.
						$
Blanche, N.-E.	— sept. 1889	W. A. B. Smith.	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exerc.	$1.50 p. chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Cap-Sable, N.-E	.....	Gard. de phare.	Pas d'équip. organisé.	.....	.....	.....
Cobourg, Ont.	7 nov. 1882	D. Rooney	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exerc.	$1.50 p. chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Collingwood, Ont.	2 sept. 1885	P. Doherty	6	do ..	do ..	575
Ile du Diable, N.-E.	1885. Rétablie en 1890.	Fredk. Edward	6	do ..	do ..	575
Anse Duncan, N.-E.	1886	R. E. Monk	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exerc.	$1.50 p. chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Goderich, Ont	21 oct. 1886	Wm. Babb	6	do ..	do ..	575
Anse aux Har., N.-E.	.....	James Dempsey.	Pas d'équip. organisé.	.....	.....	.....
Ile à la Vase, N.-E	.....	Jacob Pitman	do ..	$80	.....	.....
Ile Pelée, Ont	.....	A. Henning	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exerc.	$1.50 p. chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Ile Pictou, N.-E	23 nov. 1889	D. McLean	6	do ..	do ..	575
Pte au Peuplier, Ont.	20 avril 1883	L. Spafford	6	do ..	do ..	550
Port-Hope, Ont.	6 nov. 1889	C. R. Nixon	6	do ..	do ..	620
Port-Mouton, N.-E.	— nov. 1889	J. Maxwell	6	do ..	do ..	575
Port-Rowan, Ont.	19 oct. 1883	J. W. McCall	6	do ..	do ..	.....
Port-Stanley, Ont.	25 juin 1885	Wm. Berry	6	$75 par année et $1.50 pour chaq. exerc.	$1.50 p. chaque exercice, 2 fois par mois.	575

No 7.

entretenues par le gouvernement du Canada.

Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Dépenses pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.	Services rendus durant la saison de 1890.
			$ cts.	
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau.	Dartmouth, N.-E.	683 42	
Bateau métallique, 16 pds de quille, 5 pds de bau.	Equipement ordinaire...			
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 8 pds de bau, modèle Dobbins.	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau.	Goderich, Ont.	247 00	
do ..	do ..	do ..	227 75	
do ..	do ..	Dartmouth, N.-E.		
do ..	do ..	do ..	130 00	
do ..	do ..	Goderich, Ont.	332 65	Le bateau de pêche *Parisian* s'est perdu avec son équipage de trois frères le 29 avril 1890, vers 4 p. m. Il a été impossible d'aller à son secours avec la chaloupe de sauvetage, parce que le vent soufflait 60 milles à l'heure. L'équipage de cette dernière a fait la patrouille sur la grève jusque dans la nuit du 10, mais tous les efforts furent vains et les trois hommes périrent. Les hommes de l'équipage de la chaloupe eurent à souffrir beaucoup, les lames déferlant sur eux et gelant leurs vêtements ; dans cette condition ils durent escal. des bancs de glaise avant de pouvoir par interv. remettre les pieds sur la grève p. avancer.
Bateau métallique, 28 pds de quille, 6 pds de bau.	Equipement complet....	New-York..	41 00	
Bateau de pêche et dorés (non la propr. du gouv.)	.....	.....		
Qui se vide et se redresse automatiq., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	Equipement complet, tel qu'exigé par les règlem., hangar à bateau..	Goderich, Ont.	257 62	
do ..	do ..	Dartmouth, N.-E.	426 15	
Qui se vide et se redresse automatiq., 26 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau, modèle Dobbins.	do ..	Buffalo, E-U	390 33	
do ..	do ..	Goderich, Ont.	553 75	
do ..	do ..	Dartmouth, N.-E.	482 88	
Bateau à ressac, 26 pds de long, 6½ pds de bau.	Equipement complet et hangar à bateau.	Buffalo, E-U	248 00	Le 14 décembre 1889, alla au secours de la goélette *Kelso* qui était en feu et avait été jetée à la côte sur Port-Mouton-Head ; perte totale. La chaloupe de sauvetage ramena à l'île l'équipage qui se composait de 4 hommes.
Qui se vide et se redresse autom., 25 pds d'un bout à l'autre, 7 pds de bau.	Equipement complet et hangar à bateau.	Goderich, Ont.	222 00	

ETAT relatif aux stations de sauvetage

Station.	Quand établie.	Patron.	Nombre d'équipage.	Salaire du patron.	Gages de l'équipage.	Valeur du bateau.
						$
Ile de Sable, N.-E..	1885.	Surint. de l'établissem. de sec.	Du personnel de l'établissement de secours.	Payé comme surintendant et personnel de l'établissement de secours.		.....
Scatterie, N.-E.....	1885. Rétabli, 1890.	Jas. N. Brown..	6	$75 p. année et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaque exercice, 3 fois par mois.	.....
Ile au Phoque, N.-E.	1880.	Gard. de phare..	Pas d'équip. organisé.	.....	.....	.....
Ile Saint-Paul, N.-E.	....	Surint. de l'établissem. de sec.	do ..	.....	.....	.....
Toronto, Ont	1er mars 1883.	Wm. Ward.....	6	$75 p. année et $1.50 p. chaque exercice.	$1.50 p. chaque exercice, 2 fois par mois.	575
Wellington, Ont....	17 mars 1883.	H. McCullough.	6	do ..	do ..	1,400
Whitehead, N.-E....	6 juin 1890.	H. P. Munroe ..	6	do ..	do ..	575
Yarmouth, N.-E....	1886. Rétabli, 1889.	R. Carroll.....	6	do ..	do ..	575

A part les bateaux de sauvetage mentionnés, des canots

Pointe au Père.....	1875.	E. Chamard....	.....	$5 par année.	.....	128
Ile aux Grues	1875.	J. Painchaud...	.....	do ..	.....	128
Kamouraska.....	1875.	R. Leblanc	.....	do ..	.....	128
L'Islet.....	1875.	J. B. Dussault..	.....	do ..	.....	128
Malbaie.....	1875.	Achille Gagné ..	.....	do ..	.....	128
Rivière-du-Loup.....	1882.	D. Raymond....	.....	do ..	.....	128
*Rivière-Ouelle.....	1886.	G. Mercier.	.....	do ..	.....	128
Sainte-Anne.	1875.	P. Lafrance.....	.....	do ..	.....	128
Saint-Jean Port Joli.	1875.	L. D. Babin....	.....	do ..	.....	128
Trois-Pistoles..... .	1885.	D. Damour... .	.....	do ..	.....	128

* Ce bateau fut d'abord stationné ici en 1875, puis transféré en 1882 à la Rivière-du-Loup, où l'on jugea qu'il serait plus de service. En 1886 un nouveau bateau fut construit et stationné ici.

entretenues par le gouvernement du Canada—*Suite.*

Description du bateau.	Equipement.	Où construit.	Dépenses pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.	Services rendus durant la saison de 1890.
			$ cts.	
Deux bat. comme ceux décrits plus haut, modèle Dobbins; un bat. de sauvetage ordinaire muni de compartiments imperméables à l'air; un bat. de sauv. métallique, et un bat. exprès, gréé en goélette, équipé pour la mer.	Hangar à bateau, équipement complet, etc.	.....	.....	Dans la soirée du 27 août 1890 on se servit de l'appareil à fusées et on établit communication avec la barque naufragée *Gerda*, de Drammen, Norvège, qui avait touché fond par un épais brouillard et un fort vent de S.-O.; mais le brouillard et l'obscurité empêchèrent de fixer la aussière de façon qu'on pût s'en servir.
Qui se redresse, etc., de mêmes que les modèles de Dobbins, et bateau de sauv. bordé à clin, 21 pieds de quille.	Equipement complet et hangar à bateau.	Dartmouth, N.-E.		Deux hommes furent sauvés du ressac pendant qu'ils essayaient à gagner terre à la nage. Le ressac diminuant un peu au point du jour, on se servit du bateau de sauvetage métallique *Francis*. Le capitaine et 7 hommes furent montés à bord au moyen d'une grosse corde, car la mer était trop grosse et il y avait trop d'épaves pour que le bateau pût approcher de la barque.
Bateau de sauv. en bois, 25 pds de long, 6 pds de bau, muni de compartiments imperméables à l'air.	do ..	Halifax, N-E		
Deux bat. à ressac, un 25 p. d. bout à l'aut, 6½ pds de bau, l'aut. 23 pds de l'g, 4 pds 8 pcs de bau.	.....	do ..		
Qui se redresse, etc., de même que les modèles de Dobbins.	Equipement complet et hangar à bateau.	Goderich, Ont.	222 00	
do ..	do ..	Buffalo, E-U	755 31	
do ..	do ..	Dartmouth, N.-E.	427 26	Sauva, le 2 décembre 1890, l'équipage de la goélette naufragée *Sunbeam*.
do ..	do ..	do ..	14 49	

sont stationés dans la province de Québec, comme suit :—

.....	12 avirons, 2 gaffes, câblot et hangar à bateau.	Québec		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		
.....	do ..	do		

ANNEXE N° 8.

RELEVÉ des quais sous le contrôle du ministère.

Localité.	Gardien de quai.	Date de l'établissement des règlements.	Date de la nomination du gardien de quai.	Rémunération.
Ontario.				
Ile Cockburn	Alfred Monck	12 juin 1889	30 mai 1889	25 p. c. des perceptions.
Goderich	T. N. Dancey		30 nov. 1888	$300 par année do
Inverhuron	Aucun			25 p. c. des perceptions.
Kingsville	S. A. King		5 mai 1890	25 do
Rondeau	W. R. Fellowes		17 déc. 1888	25 do
Sault Ste-Marie	W. H. Plummer		2 janv. 1890	$100 par année do
Southampton	James Johns		12 sept. 1890	25 p. c. des perceptions.
Summerstown	Frank Laplante		18 juill. 1890	25 do
Québec.				
Anse Saint-Jean	Aucun			
Baie Saint-Paul	Aucun			
Berthier	Chas. Bouffard		24 mars 1890	25 do
Carleton	Jos. Cauchon		4 juin 1889	$50 par année do
Cascades	Louis Leroux		30 do 1887	25 p. c. des perceptions.
Chicoutimi	Aucun			
Isle-aux-Grues	Jos. Painchaud		17 fév. 1890	25 do
Lacolle	B. V. Naylor		2 juill. 1886	25 do
Les Eboulements	Aucun			
L'Islet	Prosper Ploude		17 fév. 1890	25 do
Malbaie	Vacant			
New-Carlisle	John C. Hall		4 juin 1889	25 do
Port-Daniel	John Enright		11 sept. 1890	$50 par année do
Pointe-aux-Orignaux	Aucun			
Rivière-Ouelle	do			
Rivière-du-Loup	do			
St-Alphonse de Bagotville	do			
St-Jean d'Orléans	do			
St-Laurent d'Orléans	do			
Tadoussac	do			
Nouvelle-Ecosse.				
Arisaig	Donald Ross		25 août 1888	25 p. c. des perceptions.
Avonport	Robert Shaw		23 nov. 1888	25 do
Bayfield	Edward Randall		25 août 1888	25 do
Anse Belliveau	Ambrose Thérieau		25 do 1888	25 do
Brooklyn	F. T. Gardiner		20 oct. 1882	20 do
Canada-Creek	C. E. Eaton		23 nov. 1888	25 do
Cape-Cove	Jacob Deveau		2 août 1889	25 do
Centreville	W. M. B. Dakin		25 do 1888	25 do
Ruisseau de Chipman	Jas. Misaner		23 nov. 1888	25 do
Pointe de l'Eglise	Fred. Belleveau		15 sept. 1888	25 do
Baie des Vaches	Arch. McKinnon		15 avril 1879	7½ do
Cranberry-Head	Abram Thurston		16 fév. 1889	25 do
Anse de Delap	W. R. McCaul		28 nov. 1889	25 do
Digby	Wm. Watt		25 juin 1879	20 do
Tête d'Aigle	Nathan Leslie		9 janv. 1889	25 do

RELEVÉ des quais, etc.—*Fin.*

Localité.	Gardien de quai.	Date de l'établissement des règlements.	Date de la nomination du gardien de quai.	Rémunération.
Nouvelle-Ecosse—Fin.				
Baie-Est	Donald McInnis (fils de Ronald)	12 juin 1889	5 avril 1886	50 p.c. des perceptions.
Riv.-Est, Sheet Harbour	Malcolm McFarlane		20 mai 1890	25 do
Grand Narrows, comté de Victoria	John P. McNeill		25 août 1888	25 do
Grand Narrows, comté de Cap-Breton	E. A. McNeill		6 nov. 1888	25 do
Havre de Hall	Sydney Roscoe		23 do 1888	25 do
Hampton	Judson Foster		25 août 1888	25 do
Harbourville	C. O. Cook		23 nov. 1888	25 do
Maitland, comté de Hants	C. S. Stuart		5 sept. 1888	25 do
do co. de Yarmouth	J. W. Raymond		14 avril 1890	25 do
Margaretsville	T. J. Downie		25 août 1888	25 do
Anse Météghan	H. T. Deveau		15 sept. 1888	25 do
Rivière Météghan	Urbain Doucette		3 janv. 1883	20 do
Pointe de la Milice	Alex. McFayden		21 mars 1889	25 do
Morden	Wm. Minnis		23 nov. 1888	25 do
Pointe du Chêne	T. E. Bigelow		3 juin 1876	33⅓ do
Ogilvie	R. S. Armstrong		23 nov. 1888	25 do
Parrsboro'	Thompson Tipping		26 do 1888	25 do
Quai de Pickett	Andrew Bishop		24 déc. 1884	25 do
Plympton	Wm. Smith		8 août 1890	25 do
Pointe Brulée	David Stevenson		23 nov. 1888	25 do
Port-George	Jas. E. Slocomb		8 août 1890	25 do
Port-Greville	Aucun			25 do
Port-Hood	Alex. McDougald		21 juillet 1890	25 do
Port-Lorne	Samuel Beardsley		25 août 1888	25 do
Rivière au Saumon	Thomas Foley		25 do 1888	25 do
Saulniersville	John T. Saulnier		25 do 1888	25 do
Tracadie	J. M. Hall		6 nov. 1888	25 do
Tusket-Wedge	Jas. Cothreau		16 février 1889	25 do
Victoria	William Brown		11 do 1889	25 do
Pubnico-Ouest	N. A. D'Entremont		9 avril 1890	25 do
Riv. Ouest, Sheet Harbour	Malcolm McFarlane		3 sept. 1889	25 do
Pointe Blanche	Elisha West		9 janv. 1889	25 do
Nouveau-Brunswick.				
Bouctouche	Angus Renaud		7 juillet 1887	25 do
Clifton	Aucun			25 do
Cap Hopewell	Wm. Hamilton		9 avril 1890	25 do
Saint-Louis	M. Barriault		11 do 1890	25 do
Ile du Prince-Edouard.				
Annandale	James Taylor		2 juillet 1885	25 do
Bay View	Joseph Harrington		2 oct. 1885	25 do
Belfast	Thos. McLennan		21 juillet 1890	25 do
Quai de Brush	Levi R. Ings		18 sept. 1885	25 do
Anse de Campbell	Angus McIntyre		17 oct. 1888	25 do
Pointe de la Chapelle	Ronald McCormack		18 sept. 1885	25 do
Pointe de Chine	W. S. N. Crane		18 do 1885	25 do
Clifton	Wm. McKay		22 do 1886	25 do
Crapaud et jetée Victoria	James Day		12 mai 1890	25 do
Georgetown	James Bourke		2 juillet 1885	25 do
Quai de Hickey	Jas. J. Macdonald		15 oct. 1889	25 do
Pointe de Hurd	R. Robblee		6 do 1888	25 do
Rive de Kier	H. S. McNutt		3 nov. 1885	25 do
Lambert	Peter Keith		5 mai 1890	25 do
Pointe de Lewis	James E. Macdonald		2 juillet 1885	25 do
Rivière à la Loutre	Edward Henderson		2 do 1885	25 do

RELEVÉ des quais, etc.—*Fin.*

Localité.	Gardien de quai.	Date de l'établissement des règlements.	Date de la nomination du gardien de quai.	Rémunération.
Ile du P.-Edouard.—Fin.				
Havre Murray, Sud.....	Wm. Sharam.....	12 juin 1889...	11 juillet 1889.	25 p.c. des perceptions
Creek de Neuf Milles.....	Edward Harrington...	.....	29 oct. 1885.	25 do
Cardigan-Nord.....	Donald McIntyre.....	.....	2 juillet 1885.	25 do
Pinette	Hector D. Morrison...	.....	18 sept. 1885	25 do
Pownal	Alex. McRae	.....	2 oct. 1885.	25 do
Baie Sainte-Marie	C. H. Lewellin.....	.....	2 juillet 1885.	25 do
Souris.....	B. McEachern.....	.....	3 juin 1884.	25 do
Rustico-Sud, Pont du Banc d'Huitres	Joseph Doucette	.....	2 oct. 1885.	25 do
Stevens et Montague.....	Peter Keith.....	.....	5 mai 1890.	25 do
Rivière à l'Esturgeon.....	Bernard Kearney.....	.....	18 sept. 1885.	25 do
Rivière Tignish.....	Benjamin Gaudet.....	.....	5 do 1888.	25 do
Rivière Vernon.....	J. G. McKenzie.	.....	19 oct. 1885.	25 do
Ile Wood.....	Malcolm H. McMillan.	.....	16 mai 1889.	25 do

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

ANNEXE No 9.

RECETTES provenant des quais et jetées, versées au crédit du receveur général, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.

Ontario.	$ cts.
Collingwood	5 50
Goderich, loyers	2,030 00
Kingsville	241 25
Morpeth	8 13
Rondeau	Rien.
Sault Sainte-Marie	Rien.
	2,284 88
Québec.	
Berthier	Rien.
Carleton	110 08
Cascades	Rien.
Isle aux Grues	Rien.
Lacolle	18 00
L'Islet	Rien.
New-Carlisle	217 65
Port-Daniel	90 57
Saint-Jean	277 50
	713 80
Nouvelle-Ecosse.	
Arisaig	Rien.
Avonport	Rien.
Bayfield	113 21
Anse Belliveau	Rien.
Brooklyn	Rien.
Canada-Creek	20 00
Cap-Canso	3 50
Cap Sainte-Marie (*Cape Cove*)	20 42
Centreville	24 03
Pointe de l'Eglise	61 15
Chipman's-Brook	22 68
Baie des Vaches	1,804 20
Cranberry-Head	Rien.
Anse de Delap	Rien.
Digby	1,005 24
Baie Est	Rien.
Rivière de l'Est, Sheet-Harbour	Rien.
Havre de Hall	Rien.
Hampton	20 25
Hantsport	19 00
Harbourville	53 86
Iona, Grand-Narrows	347 31
King's-Port, Pointe du Chêne	136 02
Maitland, comté de Hants	107 44
do comté de Yarmouth	26 33
Margaretsville	199 82
Anse Météghan	122 45
Rivière Météghan	68 44
Pointe de la Milice	Rien.
Morden	46 35
Ogilvie	15 40
Parrsboro'	33 58
Quai de Pickett	Rien.
Plympton	12 63
Pointe-Brulée	Rien.
Port-George	Rien.
A repoter	4,283 31

Nouvelle-Ecosse—Fin.	$ cts.
Report	4,283 31
Port-Greville	Rien.
Port-Hood	80 59
Port-Lorne	54 38
Rivière au Saumon	Rien.
Saulniersville	29 42
Tracadie	Rien.
Tusket-Wedge	Rien.
Jetée de Victoria, comté de King	20 71
do Sydney, C.-B	34 50
Rivière de l'Ouest, Sheet Harbour	Rien.
Pubnico-Ouest	Rien.
Pointe Blanche	Rien.
	4,502 91
Nouveau-Brunswick.	
Bouctouche	Rien.
Chatham	112 50
Cap Hopewell	34 50
Saint-Louis	Rien.
	147 00
Ile du Prince-Edouard.	
Annandale	97 90
Bay View	30 63
Belfast	91 84
Quai de Brush	161 29
Anse de Campbell	Rien.
Pointe de la Chapelle	24 00
Pointe de Chine	Rien.
Clifton, New-London	19 00
Crapaud	Rien.
Georgetown	55 82
Pointe de Hurd	50 67
Rive de Kiér	33 26
Lambert	Rien.
Pointe de Lewis	109 50
Rivière à la Loutre	Rien.
Montague	130 55
Havre Murray	7 00
Newport	29 55
Creek de Neuf Milles	Rien.
Pinette	Rien.
Pownal	62 37
Baie Sainte-Marie	Rien.
Souris	Rien.
Rustico-Sud, pont sur le banc d'huîtres	58 62
Esturgeon	36 87
Tignish	Rien.
Rivière Vernon	117 28
Ile Wood	4 05
	1,120 20
Colombie-Britannique.	
Burrard Inlet	29 00

RECETTES provenant des quais, havres et jetées, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Ontario	2,284 88
Québec	713 80
Nouvelle-Ecosse	4,502 91
Nouveau-Brunswick	147 00
Ile du Prince-Edouard	1,120 20
Colombie-Britannique	29 00
	8,797 79

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

F. GOURDEAU,
Comptable.

APPENDIX No 10.

RELEVÉ des contributions pour les marins malades perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1890.

Québec.	$ cts.
Gaspé	47 68
Iles de la Madeleine	15 94
Montréal	4,154 66
New-Carlisle	256 02
Percé	125 14
Québec	9,284 50
Rimouski	181 22
Saint-Armand	44 23
Saint-Jean	1,176 60
Sorel	71 68
Stanstead	23 62
Trois-Rivières	214 50
Total	15,595 79
Nouveau-Brunswick.	
Bathurst	351 88
Chatham	1,509 48
Dalhousie	515 62
Dorchester	6 74
Moncton	663 94
Newcastle	767 86
Richibouctou	412 90
Sackville	403 74
Saint-André	207 68
Saint-Jean	5,135 76
Saint-Stephen	96 90
Total	10,072 50
Nouvelle-Ecosse.	
Amherst	519 04
Annapolis	190 42
Antigonish	11 76
Arichat	123 88
Baddeck	37 54
Barrington	10 26
A reporter	892 90

Nouvelle-Ecosse—Fin.	$ cts.
Report	892 90
Bridgetown	2 44
Digby	273 60
Guysboro'	102 20
Halifax	7,995 20
Kentville	15 56
Liverpool	81 44
Lockeport	66 90
Lunenburg	367 54
Margaretsville	7 10
Sydney-Nord	1,196 96
Parrsboro'	899 46
Pictou	423 68
Port-Hawkesbury	75 86
Port-Hood	0 78
Port-Medway	51 98
Shelburne	81 38
Sydney	2,820 70
Truro	8 06
Weymouth	167 12
Windsor	1,069 48
Yarmouth	349 48
Total	16,949 82
Colombie-Britannique.	
Nanaïmo	2,432 50
New-Westminster	38 18
Vancouver	1,069 12
Victoria	1,256 48
Total	4,796 28
Ile du Prince-Edouard.	
Charlottetown	424 12
Summerside	43 24
Total	467 36

RÉCAPITULATION.

Québec	$ 15,595 79
Nouveau-Brunswick	10,072 50
Nouvelle-Ecosse	16,949 82
Colombie-Britannique	4,796 28
Ile du Prince-Edouard	467 36
	$ 47,881 75

F. GOURDEAU,
Comptable.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

ANNEXE No 11.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL DES EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET LIEUTENANTS, ET DU MÉCANICIEN DU MINISTÈRE DE LA MARINE, AU SUJET DE NOUVELLES FACILITÉS À DONNER À LA NAVIGATION DANS LE GOLFE ET LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET DANS LE PORT D'HALIFAX.—1890.

RAPPORT GÉNÉRAL SUR LES SERVICES DES SIGNAUX DE BRUME, PHARES, BOUÉES, BALISES ET NAVIRES À VAPEUR.

HALIFAX, 5 août 1890.

Au sous-ministre de la marine,
Ottawa.

Nous avons reçu du ministère de la marine les instructions suivantes :—

" MINISTÈRE DE LA MARINE, OTTAWA, 24 juin 1890.

" *Mémoire.*

" M. Anderson se rendra à Québec, où il rejoindra le *Napoléon.* Conjointement avec le capitaine Smith, qui viendra aussi d'Halifax pour rejoindre le même navire, il étudiera toutes les matières se rattachant aux facilités données à la navigation dans le golfe Saint-Laurent et le détroit de Belle-Isle, et fera rapport sur ces matières.

" Les questions suivantes devront être l'objet de leur attention spéciale, et tous les dossiers en la possession du ministère qui s'y rattachent, particulièrement et en détail les représentations faites par des personnes intéressées à la navigation maritime, devront être examinés et traités dans les rapports qu'ils feront.

" *Service des signaux de brume.*

" 1. Les mérites comparés des sifflets et cornets de brume à vapeur, avec des expériences de leur portée, lorsque la chose sera possible.

" 2. Les mérites comparés des canons de brume avec ou sans bourres et des poudres ancienne et nouvelle.

" 3. Expériences avec des signaux de détresse et essais comparés contre les canons de brume typiques.

" 4. La nécessité d'établir un signal de brume à Brandy-Pots.

" 5. La possibilité d'améliorer le signal de brume de l'Ile-Verte.

" 6. L'opportunité de transférer le signal de brume de la Pointe Sainte-Anne au Cap-Chatte.

" 7. S'il serait bon d'établir à tout autre point, sur les Iles de la Madeleine, le cornet de brume récemment abandonné à Etang-du-Nord.

" 8. Si le cornet de brume de l'Ile Verte ne pourrait pas être mieux placé.

9. Quelles améliorations pourraient être faites au signal de brume de Belle-Isle.

" 10. Où de nouveaux signaux de brume sont nécessaires, et les meilleurs à adopter.

"*Service des phares.*

"1. Quelles améliorations il serait nécessaire de faire aux phares actuels sous le double rapport de l'appareil d'illumination et des constructions.

"*Service des bouées et balises.*

"Examiner le service tel que maintenant conduit, et voir s'il demande à être développé ou amélioré. Rapport sur les plans ou arrangements en usage pour fixer les bouées et y veiller dans le golfe et le fleuve.

"*Service des navires à vapeur.*

"Rapport au sujet des services requis du *Napoléon* et du *Druid*, et voir si le *Druid* ne pourrait pas être préposé au service des lacs et le *Napoléon* à celui du golfe, et dans ce cas quels arrangements il y aurait à prendre. Faire un rapport général sur cette partie du service, l'accompagnant des recommandations qu'ils croiront devoir faire pour l'améliorer.

"*Abords du port d'Halifax.*

"Examinons les feux et les facilités données à la navigation aux abords du port d'Halifax, et rapport sur les améliorations ou additions à faire, mentionnant chacune dans l'ordre de leur nécessité ou de leur urgence.

"Faire estimation aussi juste que possible du coût probable de chaque amélioration ou ouvrage recommandé."

Nous nous sommes donc rendus à Québec, et le 10 juillet, à 4 p.m., nous partions à bord du *Napoléon* pour remplir notre mission.

Nous nous en sommes tenus, autant que possible, aux instructions qui nous avaient été données; mais l'inspection que nous avions à faire du port d'Halifax nous ayant obligés de quitter le steamer à Pictou, nous n'avons pu visiter que les stations du golfe en descendant, et nous avons dû laisser de côté le chenal nord d'Anticosti et quelques-uns des feux de la côte de Gaspé. Le brouillard nous a aussi empêchés d'examiner la côte nord depuis l'île Murr jusqu'au Cap Whittle. A ces quelques exceptions près, nous croyons avoir fait tout le travail qui nous avait été confié. Nous donnons plus loin (annexe D) un journal de voyage par lequel on verra que notre temps a été employé avec profit.

En dehors de la mission qui nous était assignée, le capitaine W. H. Smith a pris de nombreuses observations de la température de l'eau à sa surface et des variations magnétiques de la boussole. Les résultats de ces observations forment un tableau que nous publions à l'annexe E.

Nous allons maintenant rendre compte de notre mission en suivant, point par point, les instructions du sous-ministre.

1. Mérites comparés des sifflets et cornets de brume.

Les deux seuls endroits où un cornet a pu être sonné contre un sifflet ont été à la pointe sud d'Anticosti et à Forteau, Pointe Amour. Au premier de ces deux endroits, les conditions particulières de l'atmosphère, qui empêchaient les deux signaux d'être entendus à une courte distance, tandis qu'on les saisissait à une portée beaucoup plus longue, n'ont pas permis de faire une comparaison satisfaisante. De plus, la languette du cornet s'est brisée pendant que nous faisions l'expérience, ce dont nous n'avons été informés qu'à la station suivante par un télégramme.

A Forteau, le sifflet se trouve à 700 verges du cornet dans la direction de l'ouest, et à mesure que nous descendons la côte, il fut intercepté par Pointe Amour; conséquemment, impossible de faire une comparaison acceptable. Toutefois, à en juger par nos propres observations, et par l'opinion unanime des navigateurs, pêcheurs, etc., que nous avons pu consulter, les sifflets sont plus puissants que les cornets, surtout à de longues portées et dans des conditions atmosphériques défavorables. Quand on se trouve dans l'axe du cornet et à une distance modérée, le son de cet instrument est sans doute plus pénétrant que celui du sifflet; mais il perd vite cet avantage une fois qu'on a dépassé l'axe d'un côté ou de l'autre, et dans certaines conditions de l'atmosphère, l'intensité du son du cornet qui varie rapidement peut être un désavantage. D'autres avantages de sifflet sont la force plus grande et la simplicité de ses pièces, et puis il s'adapte mieux à une variation du son. Le mécanisme du cornet est tel qu'il ne peut produire que des sons simples, avec, dans la durée du son et de l'intervalle, une

variation qui est le seul moyen de constater la différence, tandis que le sifflet peut être adapté à n'importe quelle combinaison de sons et d'intervalles.

L'avantage du cornet sur le sifflet, c'est qu'il en coûte bien moins pour l'établir et l'entretenir—son ménanisme n'est pas aussi dispendieux, et il faut beaucoup moins de combustible et d'eau pour le faire fonctionner. Comme, dans plusieurs des endroits du golfe Saint-Laurent où il y a des signaux de brume, le débarquement est difficile et dangereux, comme l'eau douce est souvent rare et le risque de la congélation grand, ce sont là des considérations importantes.

Nous avons constaté que la difficulté d'obtenir un approvisionnement d'eau suffisant a été cause que l'on a mal placé les signaux de brume aux stations suivantes: Pointe-Amour, Ile-Verte, Cap-Ray, Etang-du-Nord et Pointe Sainte-Anne.

Ci-joint (à l'annexe B) un résumé de toutes les épreuves de signaux de brume à vapeur qui ont été faites pendant le voyage.

2. Emploi de bourres dans les canons de brume.

Les expériences que nous avons tentées en faisant tirer des charges bourrées pour les comparer avec des chargées non bourrées n'ont pas établi leur supériorité d'une manière aussi décisive que nous aurions pu le croire, et, bien que pour les boute-feu le son et le réfléchissement aient été plus grands par les bourres, cet effet n'a pas paru s'étendre à l'extrême limite de la portée du canon. La moyenne partie des renseignements que nous avons pris tend à démontrer que l'emploi des bourres a donné en certains cas un son plus fort, mais pas assez pour justifier les dépenses qu'elles occasionnent. Il vaudrait probablement mieux affecter le prix des bourres à l'achat de poudre.

A l'annexe C, on trouvera les détails des expériences faites avec les canons de brume.

2. Mérites comparés de la poudre de différentes marques.

La poudre fournie en 1888 était un article grené très fin et hautement lissé qui avait été acheté, par l'entremise de MM. Chinic et Compagnie, de la *Hamilton Powder Co.* L'approvisionnement de 1889 a été obtenu du ministère de la milice et consiste en un vieux lot de poudre R. F. G. qui ne sert plus dans les guerres, mais qu'on utilise pour les salves, etc. C'est une poudre brune de grosseur irrégulière, contenant beaucoup de poussière, dont une certaine partie est mise en grosse charge, et très difficile à pétrir. Elle a été condamnée par tous les gardiens qui en ont fait usage, et ne constitue certainement pas un article de première classe.

L'approvisionnement de 1890 a été obtenu directement de la compagnie d'Hamilton par le ministère, et consiste en une poudre grenée très grosse, claire, hautement lissée.

Nos expériences ont démontré que la poudre de 1888 est indiscutablement et de beaucoup supérieure aux deux autres, et s'il existe une supériorité entre ces dernières elle revient à la poudre de 1889. M. Gregory et quelques-uns des gardiens ont exprimé l'avis que le très gros grain de la poudre de 1890 produit une combustion si lente qu'une partie de la poudre sort des caronades sans être brûlée, et le fait que les bourrées ont paru améliorer le son de cette poudre plus que celui des deux autres, vient à l'appui de cette opinion. Quelle qu'en soit la raison, le résultat n'a pas été aussi bon que la belle apparence de la poudre nous le faisait espérer. Nous suggérerions qu'il fût fait des expériences avec une poudre grenée plus fine et mieux moulue pour l'approvisionnement de l'année prochaine, dût-il coûter beaucoup plus cher.

3. Expériences avec des signaux de détresse.

Les signaux de détresse de la *Cotton Powder Company*, tels que ceux dont se servent les navires à vapeur, ont été mis à l'épreuve contre les canons à Belle-Isle et seuls à Chebucto-Head. Les résultats ont démontré que les bombes rendent, à de courtes distances et avec le vent, un son décidement plus fort; mais dans d'autres directions; et vers la limite du son du signal, il n'y a pas eu d'avantage sur le canon. Toutefois, ces bombes, et d'autres semblables, ont tant de qualités qui les recommandent, telles que la facilité avec laquelle elles peuvent être enflammées, le peu de danger qui accompagne leur transport, etc., que nous suggérons de pousser leur examen plus loin. Les signaux sur lesquels nous avons fait des expériences contiennent, outre les cartouches fulminantes, quelques étoiles blanches. Pour des signaux de brume c'est un accessoire inutile, et s'il était remplacé par une quantité additionnelle de matières explosives, les bombes l'emporteraient sur les canons à toutes les distances.

On nous dit que des bombes sont en usage aux phares de Fastnet et de Tuskar. Nous suggérons que les autorités chargées du soin des phares sur les côtes d'Irlande soient priées de nous donner les détails de leur expérience, la description des bombes, leur prix de revient, etc.

Le prix des signaux dont nous avons fait l'épreuve est si élevé qu'il peut être une objection à leur adoption générale; il est presque double du prix des canons, coup pour coup.

4. Etablissement d'un signal de brume à Brandy-Pots.

5. Amélioration du signal de brume de l'île Verte.

Ces deux questions peuvent être mieux traitées ensemble.

Le signal de brume de l'île Verte paraît posséder les suffrages d'un bon nombre de pilotes et de capitaines de navires, et s'il était laissé sur l'île, nous ne verrions aucune raison de changer sa position et sa nature.

Les navires qni remontent le fleuve peuvent facilement et doivent saisir le son du sifflet qui se trouve sur le bateau-phare de l'islet Rouge; c'est un signal très puissant et il peut être approché sans danger du côté de la mer, car il n'est pas sujet aux influences résultant de différences de température qui agissent si souvent sur les signaux du rivage.

Aux navires qui descendent le fleuve le canon est d'un très grand service, car après avoir passé Brandy-Pots les capitaines préfèrent rester au sud des hauts-fonds de l'islet Rouge.

Si le bateau-feu était mouillé plus près des hauts-fonds et plus au sud, il se trouverait plus rapproché du chenal et serait un meilleur guide, surtout pour les navires qui descendent; ce changement diminuerait encore l'importance du canon de brume de l'île Verte.

Suivant nous, un signal de brume quelconque, établi à Brandy-Pots, servirait à dévoyer les navires plutôt qu'à les guider. Le chenal en cet endroit est profond et environné de hauts-fonds, et les navires d'un fort tirant d'eau ne peuvent s'aventurer impunément dans le chenal de Brandy-Pots quand il y a du brouillard. Très souvent il arrive que des navires sont obligés de mouiller tout près du chenal, et quelques-uns ont failli se perdre en essayant d'y passer en temps de brume. Nous craignons aussi, d'après la configuration du terrain, qu'un signal de brume placé ici serait sujet à tant de variétés de reflets et répercussions créées par la chaleur inégale de l'atmosphère, qu'il serait extrêmement difficile de fixer le son; c'est ce que nous avons constaté à d'autres stations de signaux de brume au large desquelles il y a dès hauts-fonds.

Si nous examinons la question d'un mode général de signaux de brume pour cette localité, nous pensons que le mode actuel pourrait être considérablement amélioré. Le canon de l'île Verte, dont l'importance est secondaire à celle du sifflet de l'islet Rouge et dont le son est interrompu par le récif élevé qui se trouve au nord-est de l'île, pourrait être tout à fait abandonné sans détriment sérieux pour les intérêts de la navigation. Le cornet de brume établi sur l'islet aux Alouettes n'est d'aucune utilité à la navigation générale du Saint-Laurent, et nous doutons fort qu'il serve à guider les navires au Saguenay. Il est évident qu'un signal de brume doit être situé de telle sorte que les navires puissent sans danger le serrer de près. Un des principaux dangers qu'offre l'entrée du Saguenay est le haut-fond Prince; il se trouve à 2¾ milles est sud-est du signal de brume, et nous ne pouvons comprendre comment ce dernier peut alors guider sûrement l'entrée dans le Saguenay.

Nous disions il y a un instant combien il est difficile de naviguer dans le chenal de Brandy-Pots par un temps de brume, et jusqu'ici les pilotes ont manifesté une répugnance prononcée à suivre le chenal si libre qui se trouve au nord de l'île aux Lièvres. Leur objection paraît être que ce chenal a un courant plus rapide avec flux et reflux et n'offre pas un bon mouillage. Cependant les capitaines des navires transatlantiques l'ont invariablement préféré, et nous avons trouvé quelques pilotes disposés à en faire autant. Si l'on pouvait se dispenser des signaux mentionnés plus haut, une station de feu et de signal de brume pourrait être profitablement établie aux extrémités est et ouest du chenal nord de l'île aux Lièvres,—l'une pour indiquer

l'extrémité est, soit sur l'extrémité nord-est du récif nord de l'île aux Lièvres, ou à l'entrée de la baie des Rochers ; l'autre, soit sur l'extrémité sud-ouest du récif sud de l'île aux Lièvres, ou sur le cap au Saumon. Avec un feu au premier de ces endroits, il est probable que la bouée-gaz qui indique aujourd'hui l'extrémité nord de l'île aux Lièvres pourrait aussi être discontinuée et mieux utilisée ailleurs.

6. Transfert du cornet de brume de la pointe Sainte-Anne au cap Chatte.

Le signal de brume établi à la pointe Sainte-Anne est absolument sans utilité, principalement parce qu'il est situé, non sur la pointe, mais au fond d'une baie quelque distance à l'ouest de la pointe, dans un endroit où les navires ne peuvent l'approcher à trois milles sans se mettre en danger. La seule raison qui nous paraît avoir présidé au choix de cet endroit, c'est qu'il y a là un courant d'eau qui ne paraît pas devoir jamais manquer. Le cornet est une machine ancienne qui, suivant nous, ne pourrait pas servir à une autre station, car l'expérience que nous en avons faite nous a donné de très mauvais résultats. Le bâtiment du signal et le logement sont bons ; mais plutôt que de les transférer ailleurs, nous croyons qu'il serait plus profitable de les vendre sur place. Quoiqu'il en soit, nous ne voyons aucune utilité à continuer ce signal de brume à la pointe Sainte-Anne. Par sa situation le cap Chatte conviendrait bien à l'établissement d'un signal de brume s'il n'était pas appuyé à de hautes falaises. Entre le pied du cap et la marque des hautes eaux, il n'y a pas d'endroit où on pourrait placer le signal près de la ligne d'eau, et si on le fixait à la même hauteur que le phare, il faudrait, pour qu'il pût occuper le point le plus élevé, faire disparaître le logement du gardien. Il n'y a pas d'eau ni perspective de s'en procurer près de cet emplacement, le débarquement est très exposé à la mer, et tout se réunit pour y rendre extrêmement difficile l'installation d'un signal de brume à vapeur ; mais nous trouvons l'endroit admirablement adapté à une station de brume. Les bombes pourraient être lancées par-dessus l'eau profonde assez loin de la falaise pour que leur bruit eût de l'effet. Le fait que les bombes n'exigent pas un service bien dispendieux est ici un grand point en leur faveur: $200 rémunéreraient le gardien du phare du travail additionnel qu'il se donnerait pour les tirer. Les bombes elles-mêmes coûteraient plus cher qu'un cornet de brume à vapeur, mais nous n'avons pas encore vérifié les prix exacts.

Si l'on jugeait qu'un signal de brume à vapeur serait préférable, la pointe Chatte, qui se trouve à cinq milles en avai du cap Chatte, est l'emplacement qui conviendrait le mieux : hauteur, bon débarquement et source d'eau tout près de là. L'emplacement est une grève de sable. Les frais de construction et des machines seraient disons $4,000 ; ceux de l'entretien les mêmes à peu près qu'à la pointe Sainte-Anne.

7. Le signal de brume devrait-il être rétabli sur les îles de la Madeleine ?

Nous avons examiné avec beaucoup de soin la question de savoir s'il serait avantageux de rétablir, sur un autre point des îles de la Madeleine, le signal de brume qui a dernièrement été démonté à Etang-du-Nord, et nous en sommes venus à la conclusion qu'un signal de brume n'est pas nécessaire dans ce district . Les îles ne se trouvant pas sur la route de la navigation générale, et les bateaux de pêche qui les fréquentent ne pourraient en profiter. Demande a été faite, pour le steamer faisant service entre Pictou et le havre d'Amherst, d'un signal de brume à l'île Entrée ; mais il ne serait nécessaire qu'une fois par semaine, et nous ne voyons pas comment il pourrait servir autrement.

Nous avons été frappés par la situation mal choisie de tous les feux établis sur ces îles. Celui de l'Ile Entrée se trouve sur une pointe basse, rive sud, et est intercepté dans toutes les directions, de nord-est au sud-est, par des pointes plus élevées vers l'est. S'il avait été placé sur l'un des caps plus élevés, ½ mille plus à l'est, il aurait paru au-dessus de l'arc qu'il illumine, et puis il aurait été vu plus à l'est et au nord dans la direction des Rochers-aux-Oiseaux, ce qui aurait constitué un avantage important. Si jamais il devenait nécessaire de reconstruire ce phare, ou si le litige engagé avec M. Dixon au sujet du droit de passage avait un dénouement défavorable, nous recommanderions son déplacement. Le phare de l'île Amherst se trouve sur la pointe sud qui est comparativement basse, tandis que la pointe sud-ouest est un cap abrupt plus élevé qui intercepte aujourd'hui le feu à l'ouest quoi qu'il puisse être vu par-

dessus un petit arc au nord de la pointe haute par une trouée dans les coteaux. Le feu, s'il en fallait un sur l'île Amherst, aurait dû être placé au sommet de la pointe sud-ouest. Théoriquement, la meilleure situation pour ce phare aurait été sur l'île du Nord; mais cet endroit est d'un accès si difficile que, à moins que ce ne fut pour un phare de première classe, il n'aurait pas valu la peine d'encourir la dépense d'y établir et entretenir un feu. Nous doutons que le trafic, dans cette localité, ait été et soit suffisant pour justifier autant de frais.

La situation du signal de brume dernièrement discontinué à Etang-du-Nord, était très défectueuse et mal choisie; il se trouvait sur un terrain bas au fond d'une baie, entouré de coteaux qui interceptaient complètement le son du côté de la mer et même cachaient le bâtiment dans la direction où le son aurait dû être entendu.

Ici, le feu, quoique probablement mieux situé que tous les autres feux de ces îles, aurait été d'un service plus général s'il avait été fixé sur la pointe de la Grosse-Ile; là ou il est il se trouve hors de la route des voiliers qui passe au delà de l'île et trop loin au nord pour pouvoir guider dans le havre de l'île aux Goëlands.

8. Le cornet de brume de l'île Verte pourrait-il être mieux placé?

Le cornet de brume de cette station est trop loin du rivage, et il s'en suit que du côté de l'est le son est obstrué par des terrains plus élevés. Tout cela est expliqué dans les notes qui accompagnent les recommandations faites par des capitaines de navires. Nous sommes d'avis qu'il serait bon de déplacer la station aussitôt que possible. En même temps, nous sommes convaincus, par ce que nous avons observé, que le cornet est suffisamment puissant pour être entendu à temps pour prévenir un désastre et qu'il est préférable au canon qui était en usage ici.

9. Améliorations au signal de brume de Belle-Isle.

Elles sont expliquées en détail dans les notes au sujet des recommandations faites par des capitaines (annexe A). Nous ajouterons seulement que, suivant notre conviction, les bombes seraient pour cette station les meilleurs signaux. Elles coûteraient probablement plus cher que le canon actuel, mais ce surcroît de dépenses serait compensé par les facilités du mouvement, du débarquement et de l'emmagasinage.

10. Où de nouveaux signaux de brume seraient nécessaires?

Cette question a sa réponse dans nos notes (annexe A). Nous sommes d'opinion qu'il serait bon d'installer des signaux de brume aux stations du cap de la Madeleine et du cap Chatte, d'établir de nouvelles stations sur la côte nord du Labrador ainsi qu'aux extrémités est et ouest du chenal nord de l'île aux Lièvres, et d'abolir la station de la pointe Sainte-Anne et peut-être aussi celles de l'île Verte et de l'islet aux Alouettes.

Observations générales sur le service des signaux de brume.

Ce voyage nous a convaincus du fait que certains capitaines de navires reposent trop de confiance dans les signaux de brume établis sur la côte et en attendent plus qu'ils ne devraient. On ne saurait trop leur faire comprendre que le son n'est jamais aussi sûr que le feu, car les meilleurs signaux donnés par le son produisent des résultats qui varient selon les conditions de l'atmosphère. Les expériences que nous avons faites à ce sujet confirment les conclusions auxquelles ont conduit des études pratiques entreprises, en Angleterre et aux Etats-Unis, dans le but de déterminer, suivant les principes de la science, la valeur des différents signaux donnés par le son. Nous avons entendu à de lointaines distances des signaux comparativement faibles, tandis que nous n'avons pu en saisir de plus puissants à une portée plus rapprochée. Nous avons constaté que deux détonations de canons, tirés dans des conditions aussi identiques qu'il nous a été possible de les déterminer, ont donné des résultats absolument différents. En présence de ces faits que tous les navigateurs intelligents devraient connaître et dont la plupart ne sont pas sans avoir eu une certaine expérience, il est difficile de comprendre pourquoi plusieurs d'entre eux attendent des résultats uniformément bons de tous les signaux de brume de nos côtes, et pourquoi quelques-uns ne craignent pas de courir des risques considérables, de mettre leurs navires en danger, en s'imaginant qu'ils entendront le signal à l'endroit précis où ils y comptent, bien

qu'ils aient suivie depuis quelque temps une route estimée et qu'ils n'aient pas tenu compte de la direction des courants. Si on employait un peu plus souvent la sonde dans ces endroits, il y aurait bien moins d'accidents.

Bien peu de nos signaux de brume se trouvent dans des situations parfaites, bien peu ont été mis dans des endroits où ils seraient à l'abri d'influences locales nuisibles, bien que pour la plupart on ait choisi les meilleurs possibles. Nous citerons à l'appui de notre thèse le signal de brume de la pointe sud d'Anticosti. Il se trouve sur la pointe aussi loin qu'il était possible de le placer, pas d'arbres, ni de constructions ni de saillies de terrains pour obstruer le son dans la direction de la mer,—et cependant nous sommes persuadés que l'eau peu profonde dont sont recouverts les récifs submergés qui s'étendent jusqu'à près de deux milles au large de la pointe cause souvent une chaleur atmosphérique inégale et soulève des couches d'air de température et de densité variables, à travers lesquelles le son ne peut pénétrer. Des conditions à peu près semblables existent à la pointe Heath. Cependant, quoique les entourages amoindrissent la valeur des signaux, nous n'avons aucun doute que les marins se plaindraient si l'une ou l'autre de ces stations était abolie.

En principe général, les signaux de brume ne devraient être placés que dans des endroits dont il serait possible de s'approcher de très près sans danger. Encore mieux, un signal de brume doit être considéré comme définissant la localité, non la distance.

Règle générale, les canons sont inférieurs aux signaux de brume mus par la vapeur, à cause de la courte durée du son et de la rareté relative du signal. Tirer du canon aussi souvent que le désireraient plusieurs des correspondants du département entraînerait des dépenses beaucoup plus considérables que celles que coûte l'entretien d'un bon signal à vapeur ; et pour cette raison un signal explosif ne devrait être adopté qu'à une station comme Belle-Isle, où il serait difficile d'établir un signal à vapeur.

Quant à tirer les canons fréquemment, nous ne nous croyons pas justifiables de recommander des intervalles beaucoup plus courts qu'une demi-heure—comme maintenant—à cause des grandes dépenses que cela entraînerait. Par un brouillard épais, les navires n'ont pas le droit de marcher à une vitesse qui nécessiterait des signaux à intervalles très fréquents. S'ils ne filent que cinq ou six milles à l'heure, ils devraient arriver à la portée d'un canon avant d'entrer dans la zone du danger—bien que, dans certaines conditions spéciales du temps, un navire puisse approcher très près d'un canon sans l'entendre. Ce qui est arrivé au *Montréal* en est un exemple.

Service des phares.

1. Améliorations nécessaires aux stations actuelles.

C'est un sujet qui est continuellement porté à l'attention de l'ingénieur du département et à celle de l'inspecteur des feux du district. Ces messieurs ont graduellement amélioré le service des phares du fleuve, et nous avons accompagné de quelques notes à ce sujet, les recommandations faites par des capitaines de navires ; mais, en somme, nous croyons que les feux de cette côte sont d'assez bonne qualité et suffisent pour la plupart aux besoins de la navigation.

Certains capitaines de navires ont signalé à l'attention du département quelques-uns des feux les plus puissants qui existent en Europe. Il serait, croyons-nous, déraisonnable d'exiger un aussi grand perfectionnement dans un district où les conditions sont si différentes, où l'entretien des phares est chose si difficile, où les influences du climat et la distance mettent toute espèce d'entraves à un bon service. Tenant compte de sa population numériquement faible, de l'immense étendue de ses côtes et de l'exemption de taxes de phares dont jouissent les navires qui viennent dans ses ports, nous considérons que le Canada fait pour ce service tout ce qu'on a droit d'attendre de lui.

2. Nouveaux feux dont le besoin se fait le plus sentir.

En temps clair, lorsque les feux peuvent être bien vus, les navigateurs passent assez facilement dans le golfe et dans le détroit de Belle-Isle ; c'est pourquoi nous nous sommes bornés à recommander fortement l'établissement d'un seul nouveau feu

sur la côte septentrionale du Labrador. Nous avons analysé avec soin l'opinion de la majorité des capitaines des principales compagnies maritimes qui passent par Belle-Isle relativement aux améliorations qu'il y aurait à faire, et nous donnons plus loin (annexe A) les avis qu'ils ont émis, les accompagnant de nos observations.

M. Rae nous a fait observer qu'il serait peut-être bon d'établir un nouveau feu à l'extrémité est de l'île d'Orléans, ou sur la rive sud opposée, afin d'aider les navires qui descendent à parer les hauts-fonds de la Pointe-Lévis à tribord et les bas-fonds de Beauport à bâbord.

Ce feu ne serait pas d'un aussi grand service aux navires qui remontent le fleuve, parce que les limites du chenal sont mieux définies par la ligne côtière, qui se trouve plus étroite, et les feux de la ville les aideraient à se guider.

Le capitaine Larochelle et M. Bruneau sont d'opinion qu'un feu en cet endroit serait un avantage pour la navigation générale.

Il suffirait d'une lanterne sur une perche fixée près de l'extrémité extérieure du quai servant au bateau-passeur. Coût probable : lanterne, $100; perche et petite boîte pour contenir la lanterne, $30 ; service, de $50 à $75 par année.

On ne pense pas que la Compagnie de la traverse d'Orléans, qui se sert principalement du quai, contribuerait beaucoup à l'entretien du feu, car elle ne fait pas le service de nuit.

Service des bouées et balises.

Nous n'avons pas eu, dans le cours du voyage, beaucoup d'occasions d'examiner les bouées et de nous rendre compte de ce service, car elles se trouvent toutes dans la partie supérieure du district que nous avons visité. Nous savons que le balisage de ces eaux donne, en somme, satisfaction aux intéressés. Nous avons déjà fait une ou deux recommandations au sujet d'un léger changement qui, d'après ce que nous pouvons voir, serait tout ce qu'il faudrait pour le moment.

Nul doute qu'en laissant les bouées sous le contrôle direct du département et en les faisant desservir directement par les steamers fédéraux, le service est mieux fait. Les bouées sont mieux entretenues qu'elles ne le seraient si leur entretien était fait à l'entreprise, et à cause des grands intérêts en jeu nous croyons que le département ne peut courir le risque de les négliger. Sans doute le service coûterait meilleur marché s'il était exécuté par contrat; mais pendant toute la durée de la navigation il se passe à peine une semaine sans que quelques bouées n'aient pas à être replacées, remplies de gaz, etc., et ce sont ces détails qu'un entrepreneur peut négliger et qui sont en réalité les plus nécessaires, ou l'importance du service. De fait, pour la sûreté des bâtiments qui naviguent dans ces eaux, la situation de toutes les bouées a besoin d'être vérifiée fréquemment, surtout après chaque tempête un peu rude.

Service des navires.

La navigation du fleuve commence vers le 15 avril et finit vers le 1er décembre.

Le *Napoléon* est prêt à descendre les bateaux-phares dès que le chenal est libre, et il reste sur place pour les protéger contre la glace flottante jusqu'à ce que tout danger ait disparu de ce côté. Cette année, il est parti le 15 avril et est revenu le 22 du même mois. Le *Druid*, étant un bateau à aubes, ne pourrait jamais entreprendre ce service. Revenu de sa première course, le *Napoléon* aide le *Druid* à placer les bouées-gaz, entre le 1er et le 8 mai.

Le *Napoléon* est ensuite employé à desservir les feux dans le bas du fleuve jusqu'au Bic, entre le 1er et le 15 juin. Son voyage suivant est consacré aux feux du golfe jusqu'à l'extrémité est d'Anticosti, y compris la côte de Gaspé, entre le 1er et le 15 juillet. Du 1er au 31 août, les phares du détroit de Belle-Ile et ceux en dehors du golfe sont desservis, et un chargement de houille est transporté à Pictou après chaque voyage. En septembre, s'il en a le temps, le *Napoléon* se rend à Pictou pour faire du charbon.

Au commencement d'octobre, il part pour son dernier voyage aux phares du golfe, et revient vers le 1er novembre avec du charbon de Pictou. Après cela il voit aux bateaux-phares jusqu'à ce qu'ils soient mis en hivernement, puis il remplace le bateau-phare de la Traverse d'en bas jusqu'à ce que le dernier navire parti de

Québec ait pris la mer. Quelques fois il a été appelé à conduire et piloter les derniers navires.

D'après ce que nous venons de voir les seuls répits que le *Napoléon* ait ordinairement lui sont fournis par le mois de septembre, et il a eu tant à faire dans ces derniers temps qu'il n'a pas été mis en cale sèche depuis quatre ans : aussi, a-t-il besoin d'être gratté et peinturé, et son hélice d'être examinée et regarnie.

Au printemps, entre le 15 mai et le 1er juin, le *Druid* pose toute les bouées en aval de Québec. Il dessert les phares entre Québec et Montréal, et un peu plus tard quelques-uns des plus petits en aval de Québec. En automne il relève toutes les bouées de bois et quelques-unes des bouées-gaz. Le reste du temps il est employé à entretenir les bouées en ordre et à faire dans le bas du fleuve les travaux qui peuvent être nécessaires. Tout cela prend à peu près tout son temps, ou assez pour qu'il soit impossible de l'employer à d'autres services. Autant que nous en pouvons juger, le seul moyen qu'il y aurait de réserver le *Druid* aux lacs serait d'affréter un steamer qui ferait à sa place le service des bouées. Le *Napoléon* pourrait probablement être utilisé, pendant le mois de septembre, pour approvisionner les phares en amont de Québec, quoique le faible tirant d'eau du *Druid* soit un très grand avantage pour ces eaux. En supposant qu'il aurait le temps de l'accomplir, le *Napoléon* n'est pas fait pour le service des bouées-gaz. Il est si gros et si lourd qu'il ne peut en approcher avec les précautions nécessaires, et son appareil de hissage n'a pas été assez fort pour les lever l'année dernière. Un remorqueur que l'on appréterait à cette fin serait trop petit pour faire le service aussi parfaitement que le *Druid*. Si ce dernier est enlevé à l'agence de Québec, nous sommes absolument d'avis que cette dernière ne peut faire le service des bouées en aval de Québec.

Nous donnons séparément, dans un autre rapport, les résultats de nos études au sujet de l'amélioration des abords du port d'Halifax.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

WM P. ANDERSON,
Ingénieur.

W. H. SMITH,
Président.

RAPPORTS SUR LES MOYENS À PRENDRE POUR FACILITER LA NAVIGATION AUX ABORDS DU PORT D'HALIFAX.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de faire rapport que, suivant les instructions qui nous avaient été données, nous sommes allés, le 5 août, dans le port d'Halifax, à bord du *Newfield*, en compagnie du capitaine Guildford et de l'inspecteur des feux,—et que depuis cette époque nous avons examiné avec soin les recommandations qui ont été faites ayant pour objet de faciliter davantage la navigation à l'entrée de ce port.

Les premières de ces recommandations ont été celles de capitaines de la ligne Allan qui suggèrent d'indiquer à l'aide de bouées-gaz certains des hauts-fonds qu'il y a dans le port. Nous ne sommes pas prêts à approuver cette recommandation, car nous pensons que la chose peut être faite d'une manière différente plus efficacement et à moins de frais. Les bouées-gaz coûtent très cher, leur établissement nécessitant aussi un appareil pour la fabrication du gaz, car il paraît que le gaz d'éclairage ordinaire ne peut être accumulé sans pression ; de plus, nous sommes convaincus que ce dont le port a le plus besoin, ce n'est pas d'un plus grand nombre de feux, mais de nouveaux guides en temps de brume.

Les témoignages que nous avons devant nous s'accordent à dire qu'avec le mode actuel d'éclairage il n'est pas difficile d'entrer dans le port la nuit, et que c'est seulement par les brouillards et les tempêtes de neige que la chose présente des dangers.

La même raison nous empêche d'appuyer les recommandations qui ont été faites d'établir des bouées électriques qui seraient plus dispendieuses encore que les bouées-gaz.

Abordons maintenant la question générale d'améliorer, de perfectionner les signaux de brume. Nous croyons que la première chose à faire, c'est d'indiquer les différents abords du port, du côté de la mer, de façon à ce qu'un signal quelconque puisse être saisi par les navires, quand même ils seraient un peu en dehors de leur route, soit à l'est ou à l'ouest. Présentement une bouée-baril est mouillée à la hauteur de Brig-Rock, à environ 26½ milles presque franchement à l'est de Chebucto-Head, et 4½ milles O.S.O. de l'île aux Œufs, (nous pensons que le département a l'intention de remplacer cette bouée par la bouée-cloche qui se trouvait autrefois au même endroit) ; une bouée à sifflet automatique dans le chenal d'entrée, à environ 7 milles en dehors de la ligne côtière et même distance approximative dans la direction sud-est de Chebucto-Head ; une bouée-cloche à Sisters, environ 6½ milles à l'ouest de cette île et 2 milles à l'est du feu de Sambro, où les navires venant de l'ouest peuvent entrer dans le port, et, finalement, un sifflet de brume à vapeur sur l'île Sambro.

Les nombreuses recommandations qui ont été faites d'établir un bateau-feu ou de nouvelles bouées automatiques quelque part dans ces parages accusent un sentiment d'insécurité au sujet des abords extérieurs du port, sentiment rendu plus intense par le fait maintenant acquis que l'on ne doit pas se fier au sifflet de brume de Sambro.

En étudiant la carte marine, on voit de suite pourquoi ce signal de brume ne doit pas compter. Il est environné de rochers et de hauts-fonds qui s'étendent vers la mer, dans toutes les directions, sur une distance de près de deux milles, et ces obstacles doivent créer une si grande inégalité de chaleur atmosphérique que l'air peut rarement ou jamais être dans la condition homogène nécessaire à la transmission du son. Pour ces raisons, Sambro est un poste qui ne convient certainement pas à l'établissement d'un signal de brume à vapeur.

D'un autre côté, Chebucto-Head s'élève à pic dans le chenal, et il y a de la bonne eau tout près de là. Nous sommes d'opinion qu'un signal de brume établi au pied de ce cap, près du bord de l'eau, sous le phare, donnerait des résultats toujours bons et constituerait un excellent point de départ pour entrer dans le port. Aussi, recommandons-nous très fortement que le sifflet de brume à vapeur de l'île Sambro soit transféré à Chebucto-Head.

On a suggéré de mouiller, à 3 ou 4 milles sud et est de la bouée automatique fixée à cet endroit, un bateau-feu contenant un sifflet de brume très fort ; l'idée de cet établissement est de fournir, en dehors des endroits dangereux, un sifflet puissant qui serait un point de ralliement pour les navires venant de tous côtés et d'où ils pourraient se diriger vers les bouées en dedans de Chebucto-Head. Les difficultés et frais de maintenir un bateau-feu en cet endroit sont si considérables que nous ne voulons pas recommander l'exécution de cette idée si le problème peut être résolu d'une façon moins dispendieuse, et nous pensons qu'il peut l'être facilement. Un bateau-feu était installé ici il y a quelques années, mais il n'a pas été un succès. Non seulement il était trop éloigné pour être aperçu de tous les navires, mais ses lourds ancrages l'avait presque noyé, et il a failli périr avec tout son équipage. Nous sommes d'avis que si une nouvelle bouée automatique était placée sur le banc extérieur de Sambro-Ledges, elle serait un bon amer pour les navires venant de l'ouest et devrait être saisie par les navires venant de l'est. Si on le jugeait à propos, la bouée actuelle pourrait être transportée à 2½ milles à l'est de l'endroit qu'elle occupe aujourd'hui, au-dessus du ravin sur le bord de la ligne de 40 brasses, de façon à se trouver un peu plus sur la route des navires venant de l'est et qui la passeraient plus tôt. Les navires descendant la côte en temps de brume pourraient alors saisir successivement la bouée sifflante de West-Harbour, la bouée de Brig-Rock, à laquelle on pourrait ajouter plus tard une sirène à vapeur à l'île aux Œufs, puis la bouée automatique extérieure, d'où ils dirigeraient leur route sur le sifflet de brume de Chebucto-Head ou sur la bouée automatique intérieure actuelle. Si, pour une raison

ou une autre, ils se trouvaient trop loin au sud pour saisir le son de la bouée automatique extérieure, ils devront se guider sur la bouée-cloche de Sisters ou la bouée automatique qu'il est question d'établir sur les bancs de Sambro. Pour plus ample précaution, les bombes les plus puissantes qu'il serait possible de se procurer pourraient être tirées de la station de Sambro ; mais la situation si particulière de cette station nous fait douter qu'elle puisse convenir à d'autres signaux qu'un signal qui servirait à avertir les navires ayant perdu leur route. Elle ne devrait certainement pas être constituée en point objectif, et les navires devraient se tenir aussi loin que possible des récifs, surtout par les vents sud-est, sud et sud-ouest, lorsqu'un fort ressac les y pousse.

A propos des abords extérieurs, on a suggéré qu'un steamer qui ferait la patrouille entre Maugher's-Beach et la bouée automatique extérieure, pourrait guider les navires vers l'entrée. Sachant la misère qu'ont aujourd'hui les bateaux-pilotes à trouver les navires dans la brume, nous doutons que ce moyen serait bien bon, et nous ne sommes pas prêts à le recommander ; mais le nombre de grosses bouées-cloches et bouées-barils automatiques qu'il y a présentement sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, celles dont nous avons recommandé l'établissement, et d'autres encore qu'on pourrait juger à propos de placer dans des endroits frappant la vue sur le bord de la ligne de 40 brasses de sondages qui suit la côte pour guider les gros transatlantiques dans le port d'Halifax, ainsi que pour aider la navigation générale de la côte et d'autres ports, pourraient rendre nécessaire d'avoir un bateau-balise qui serait spécialement chargé de ce service.

Après avoir mis les navires en mesure d'entrer dans le port par la bouée automatique extérieure et le signal de brume de Chebucto-Head, ce qui reste à faire c'est de bien indiquer les hauts-fonds qu'il contient. Tous ces hauts-fonds sont maintenant balisés, à l'exception du Neverfail, qui est convert de 4½ brasses à eau basse. Les différentes recommandations qui ont été faites pour améliorer cette partie de la navigation (laissant de côté celles qui avaient trait à des bouées-gaz et dont nous avons disposé) comportaient : une bouée-cloche sur le haut-fond Pleasant, une bouée plus en évidence sur le rocher Mars, et une bouée-cloche ou une autre grosse bouée sur le Neverfail. Ce dernier devrait certainement être balisé bien visiblement, et nous croyons qu'une bouée-cloche devrait y être établie, si on ne juge pas plus à propos de la placer sur le haut-fond Thrum-Cap. Certaines considérations militent en faveur de ces deux points pour l'établissement d'une bouée-cloche. Sur le Neverfail elle pourrait servir de point de départ aux navires d'un grand tirant d'eau qui viennent par le chenal principal ; sur le Trum-Cap elle serait le meilleur point pour les navires venant de l'est qui suivent la côte en dedans des bouées automatiques. La bouée qu'on établirait sur le rocher Mars devrait avoir les plus grandes dimensions possibles et être surmontée d'une armature en fer distincte ; de même devrait être celle qu'on établirait sur le Thrum-Cap, si la bouée-cloche était fixée sur le Neverfail.

Le Middle-Ground, à la hauteur de l'anse de McNab, pourrait aussi être balisé, bien que jamais aucun navire, à notre connaissance, y ait touché. Cependant comme il est probable que des navires d'un plus grand tirant d'eau feront plus tard escale dans le port d'Halifax, il deviendra nécessaire de baliser ce haut-fond.

Nous nous sommes demandé si la bouée automatique intérieure qui se trouve actuellement à la hauteur de Chebucto-Head ne pourrait pas être supprimée lorsque cette station aura un sifflet de brume. A tout événement nous recommandons qu'elle soit maintenue en place jusqu'à ce que le signal de brume de Chebucto-Head ait pendant quelques mois fonctionné parfaitement en dépit de toutes les influences de température. Il s'agit aussi de savoir si cette bouée, étant permanemment maintenue, ne pourra pas remplacer avec profit la bouée-baril actuellement fixée sur le haut-fond Portuguese.

Une bouée d'alarme sur la pointe Pleasant ne paraît pas être pour le moment de nécessité urgente, parce que le sifflet de brume établi à Maugher's-Beach et la cloche de l'île George doivent suffire pour guider les navires dans le port ; mais il existe certaines conditions de brouillards et de vents qui empêchent les marins de se rendre compte exactement de la position de ces signaux, et souvent les navires qui viennent

de traverser l'Atlantique ont leur boussole dérangée; ayant tenu le cap sur l'ouest pendant une semaine entière, le magnétisme rétentif a poussé l'aiguille nord du compas à gauche, ou vers la pointe Pleasant, et alors il leur faut voir ou entendre un signal pour doubler cette pointe en sûreté. Plusieurs capitaines de navires sont en faveur de ce changement, et s'il est opéré une bouée du modèle américain serait probablement ce qui conviendrait le mieux, parce qu'elle résonne plus vite en eau tranquille.

Nous résumons comme suit nos recommandations :—

Transférer le sifflet à vapeur de l'île Sambro à Chebucto-Head, et si on trouve que c'est utile, tirer de l'île Sambro, toutes les demi-heures, les bombes les plus puissantes qu'il soit possible de se procurer.

Mouiller une bouée automatique à $4\frac{1}{2}$ ou $5\frac{3}{4}$ milles au sud de l'île Sambro sur le bord extérieur, et, peut-être, placer la bouée automatique extérieure un peu plus à l'est.

Mouiller une grosse bouée sur le haut-fond Neverfail, et remplacer la bouée de Thrum-Cap par une bouée-cloche : ou bien, et nous le préférons, placer la bouée-cloche sur le Neverfail, et installer sur le Thrum-Cap la plus grosse bouée portant des signes distinctifs.

Marquer distinctement la bouée de Mars-Rock, placer une grosse bouée-baril sur Middle-Ground, au large de l'anse de McNab (quand ce sera nécessaire), et, s'il y a urgence, changer la bouée de la pointe Pleasant en une bouée-cloche, après que d'autres changements auront été effectués.

Le coût de ces changements, imputable aux frais de construction, serait approximativement comme suit :

Transfert du sifflet à Chebucto-Head	$2,000 00
1 bouée automatique avec ancrages pour le banc Sambro	1,200 00
1 bouée-cloche avec ancrages (Neverfail)	1,200 00
Améliorer les bouées actuelles	600 00
Total	$5,000 00

Les seuls frais additionnels pour l'entretien seraient ceux de l'achat de bombes pour Sambro, et ils seraient balancés par l'économie opérée dans l'entretien du sifflet de Chebucto-Head.

Le tout respectueusement soumis.

WM H. SMITH,
Président du conseil des examinateurs des capitaines et lieutenants.
WM P. ANDERSON,
Ingénieur du ministère de la marine.

ANNEXE A.

RAPPORT AU SUJET DE RECOMMANDATIONS FAITES PAR DES CAPITAINES DE NAVIRES QUI PASSENT PAR LE DÉTROIT DE BELLE-ISLE.

Ile Camp.

Stewart, *Lake Superior*, feu.

A notre avis, un feu n'est pas nécessaire ici, et le ministère ne serait pas justifiable d'entreprendre d'éclairer l'entrée au nord et l'entrée au sud de Belle-Isle.

Belle-Isle, extrémité nord-est.

Wylie, *Polynesian*, feu et sifflet à vapeur ; Murray, *Lake Huron*, signal de brume ; Herriman, *Lake Nepigon*, signal de brume et feu ; Carey, *Lake Winnipeg*, déplacement de la station du Cap Bauld.

Une station ici rendrait service aux steamers qui arrivent par la route du Grand Cercle ; mais il y a, au large, un récif dangereux qui diminuerait beaucoup la valeur d'un signal de brume. Pour les

navires qui s'en vont, il ne serait d'aucune utilité, car ces navires devraient essayer d'atteindre le cap Norman avant de se diriger sur Belle-Isle, et la plupart, quant ils vont à la mer, passent au sud de l'île. Les deux stations actuelles, Belle-Ile et Cap Bauld, sont comparativement très rapprochées l'une de l'autre (14 milles); et il y a d'autres endroits qui, suivant nous, auraient besoin de feux et de signaux de brume.

Cap Bauld.

Carey, *Lake Winnipeg*, feu et signal de brume à être changés à N.-E. Belle-Isle.
Herriman, *Lake Nepigon*, même recommandation.

Si on décidait d'établir un feu et un signal de brume à l'extrémité N.-E. de Belle-Isle, nous sommes d'avis que le ministère ne devrait pas pour le présent encourir les frais d'entretenir trois stations qui sont aussi rapprochées les unes des autres. Il n'y a pas de doute que la station du Cap Bauld est bien située, et elle est d'une grande utilité aux navires qui entrent dans le détroit et en sortent, ainsi qu'aux bâtiments de cabotage.

Belle-Isle, station actuelle.

Schwaner, *Cremon*, remplacer le canon par une sirène, ou le tirer plus fréquemment.
Dunlop, *Canadian*. Fusées lancées toutes les 5 minutes.
MacNicol, *Carthaginian*, bombes.
Barret, *Circassian*, bombes tirées du phare d'aval. Le cornet peut être pris par erreur pour celui du Cap Bauld.
Menzies, *Corean*, bombes au lieu de canons.
LeGallais, *Grecian*, placer le canon un peu plus bas.
Brown, *Hibernian*, canon plus bas.
Christie, *Norwegian*, un meilleur signal de brume, ou placer le canon de niveau avec le phare d'aval. Le tirer toutes les 15 minutes, au lieu de 30.
Ritchie, *Parisian*, canon comme maintenant, ou bombes toutes les 15 minutes.
Richardson, *Sardinian*, bombes.
Murray, *Lake Huron*, canon toutes les 15 minutes, au lieu de 30.
Campbell, *Lake Ontario*, sirène.
Spliedt, *Steinhoft*, sirène.

Nous pensons que des bombes puissantes tirées au-dessus de l'eau, de l'endroit où se trouve actuellement le canon, seraient préférables au canon lui-même. Les expériences que nous avons faites avec un canon à élévation moins prononcée ne nous ont pas donné des résultats qui pourraient nous porter à recommander le déplacement de la station actuelle. Il serait à peu près impossible de maintenir ici un signal de brume à vapeur, parce qu'il est très difficile d'y débarquer du combustible, d'y trouver de l'eau là où il en faudrait, et d'y soustraire les machines à l'influence des gros froids.

Cap Norman.

Bentley, *Assyrian*, signal de brume.
Dunlop, *Canadian*, signal de brume amélioré.
MacNicol, *Carthaginian*, le signal de brume devrait être puissant et facile à distinguer des autres.
LeGallais, *Grecian*, approuve le signal de brume.
Brown, *Hibernian*, approuve le signal de brume.
Christie, *Norwegian*, approuve le signal de brume.
Ritchie, *Parisian*, approuve le signal de brume.
Moore, *Siberian*, approuve le signal de brume.
Murray, *Lake Huron*, approuve le signal de brume.
Herriman, *Lake Nepigon*, approuve le signal de brume.
Campbell, *Lake Ontario*, canon de Belle-Isle.
Stewart, *Lake Superior*, signal de brume.
Carey, *Lake Winnipeg*, sirène.
Spliedt, *Steinhoft*, sirène.

Le sifflet de brume sera en opération dans une semaine d'ici, et donnera un son qui durera 5 secondes, avec intervalles de 35 secondes entre chaque son. Ce signal sera tout à fait distinct des autres. Le cornet de brume se trouve 300 pieds à l'est de la tour sur la pente de la falaise, et c'est la meilleure situation qu'il était possible de lui donner, car un endroit plus proéminent aurait été exposé à la mer. Le son devra passer dans la direction de l'est, par-dessus un récif et des hauts-fonds qui l'influenceront quelque peu, mais nous espérons que ce signal de brume sera très utile, surtout pour les navires en route pour l'étranger.

Ile Greenly.

Ritchie, *Parisian*, rétablissement du canon.
Carey, *Lake Winnipeg*, canon préférable au cornet.

Ici, le cornet de brume se trouve à 500 pieds en arrière du bord de l'eau, et dans le bas du détroit, le son est intercepté par le haut de l'île. S'il était transportée à 300 pieds, dans la direction du sud-est, le plus au sud possible, mais à l'abri de la mer, il serait bien plus efficace. Il en coûterait à peu près $1,000 pour faire le déplacement et construire un grand hangar à charbon.

Ile Verte et autres points similaires.

Dunlop, *Canadian*, feu et signal de brume.
Menzies, *Corean*, feu et signal de brume.
Richardson, *Sardinian*, feu et signal de brume.
Bentley, *Assyrian*, un feu sur Flower-Ledge.
LeGallais, *Grecian*, feu vis-à-vis Pointe Amour, avec signal de brume.
Brown, *Hibernian*, feu sur Pointe Savage.
Christie, *Norwegian*, feu sur Pointe Savage.
Barrett, *Circassian*, feu.
Ritchie, *Parisian*, feu à grand éclat.
Wylie, *Polynesian*, feu et canon de brume.
Stewart, *Lake Superior*, feu.

Ces recommandations ont toutes pour objet de faciliter la navigation sur le côté du détroit donnant sur Terreneuve, presque vis-à-vis la pointe Amour et l'île Greenly. En premier lieu, nous ne voyons pas pourquoi on voudrait que les deux côtés du chenal fussent illuminés, car sa largeur n'est que de 10 milles à peu près et les abords de la rive nord sont beaucoup plus libres d'obstacles que ceux de la rive sud. La principale raison que l'on invoque en faveur de l'éclairage du côté sud, c'est qu'il y a là moins de brouillards; malgré cela, nous sommes certains que la proposition de transférer les feux et signaux actuels de la rive nord à la rive sud soulèverait beaucoup d'opposition.

Pointe Riche.

MacNicol, *Carthaginian*, feu plus puissant et signal de brume.
Christie, *Norwegian*, signal de brume.
Herriman, *Lake Nepigon*, signal de brume.
Campbell, *Lake Ontario*, signal de brume.
Schuld, *Grasbrook*, signal de brume.

Le feu de cette station pourrait sans doute être amélioré en groupant autrement les réflecteurs et en employant des lampes de nouveau modèle. Cette amélioration coûterait environ $500.

Par sa position sur la côte, la pointe Riche convient admirablement à l'établissement d'un signal de brume; mais nous craignons que les récifs qui s'étendent de là vers l'ouest mettent obstacle à la transmission du son. Le fait que les navires ne peuvent, sans danger, s'approcher du phare à moins d'un mille doit démontrer qu'une station de signal ici pourrait désappointer.

Cap Whittle.

Bentley, *Assyrian*, feu sur le cap Whittle.
Brown, *Hibernian*, feu ici ou sur Murr-Rocks.
Wylie, *Polynesian*, feu sur l'île Sainte-Marie.
Murray, *Lake Huron*, feu à éclats sur l'île Sainte-Marie.
Herriman, *Lake Nepigon*, feu et signal de brume.
Stewart, *Lake Superior*, feu.
Schuld, *Grasbrook*, feu.
Murr-Rocks.
Dunlop, *Canadian*, feu et signal de brume.
LeGallais, *Grecian*, feu.
Brown, *Hibernian*, feu ici ou au cap Whittle.
Christie, *Norwegian*, signal de brume.
Moore, *Siberian*, feu.

Il n'est pas d'endroits du golfe où un nouveau feu serait plus nécessaire que dans les alentours du cap Whittle, où il servirait comme signal de détour pour entrer dans le chenal nord, ou arriver au feu de la pointe Heath. Pour cette raison, nous préférons ce point à toute autre plus à l'est. Le *South Makers Ledge* est le récif qui se trouve le plus au large de cet endroit, mais il ne s'élève pas beaucoup au-dessus de l'eau, et il entraînerait des travaux de maçonnerie considérables. La pointe sud-ouest de l'île Sainte-Marie paraît être l'endroit le plus favorable. Quelque soit l'endroit que l'on choisisse pour y établir un feu, ce dernier devra être accom-

Campbell, *Lake Ontario*, feu sur Mecatina.
Schwaner, *Cremon*, feu et sign brume sur Murr ou Mecatina.

pagné d'un signal de brume, car il y a beaucoup de brouillards dans ces parages, surtout par les vents de sud-est, sud et sud-ouest.

Pointe Heath.

Schwaner, *Cremon*, canon tiré toutes les 10 minutes.
Replacer la bouée au large du récif.
MacNicol, *Carthaginian*, feu plus puissant et canon tiré plus souvent.
Barrett, *Circassian*, une bouée à sifflet automatique, 8 m. S.-E.
Murray, *Lake Huron*, canon toutes les 15 minutes.
Campbell, *Lake Ontario*, meilleur signal de brume.
Spliedt, *Steinhoft*, sirène au lieu de canon.

Le feu est catoptrique. On l'améliorerait en le convertissant en feu dioptrique de deuxième ou troisième ordre, et cela coûterait entre $3,000 et $6,000. Le tir du canon toutes les 10 minutes triple la dépense, et le signal de brume à vapeur le plus coûteux serait infiniment meilleur marché et plus efficace. Vu la grande distance des récifs qui s'étendent au delà de la pointe, nous craignons qu'un signal de brume ne serait pas très utile ici. Une bouée placée en dehors du récif servirait beaucoup plus, et nous la recommandons.

Cap Madeleine.

Bentley, *Assyrian*, signal de brume.
Dunlop, *Canadian*, signal de brume.
MacNicol, *Carthaginian*, signal de brume.
Menzies, *Corean*, cornet de brume.
LeGallais, *Grecian*, signal de brume.
Brown, *Hibernian*, signal de brume.
Ritchie, *Parisian*, signal de brume.
Wylie, *Polynesian*, signal de brume.
Richardson, *Sardinian*, signal de brume.
Murray, *Lake Huron*, fusées.
Stewart, *Lake Superior*, cornet de brume.
Moore, *Siberian*, cornet de brume.
Schuld, *Grasbrook*, signal de brume ici ou à la Pointe Fame.

Cet endroit semble parfaitement adapté à une station de signal de brume, car la côte est à pic, le débarquement bon, et l'eau à portée. On pourrait utiliser ici les sifflets enlevés à l'Etang-du-Nord. Les frais d'établissement seraient d'environ $2,000, plus $400 par année pour le mécanicien, sans compter la dépense ordinaire pour entretien, combustible et réparations.

Cap Sainte-Anne.

Schwaner, *Cremon*, suppression du cornet de brume.
Spliedt, *Steinhoft*, suppression du cornet de brume.
Schuld, *Grasbrook*, suppression du cornet de brume.

Le cornet placé à cette station est et a toujours été inutile, car il est faible et il se trouve au fond d'une baie, en sorte que les navires qui viendraient à sa portée se trouveraient dans le danger. Au point de vue de l'économie, nous recommandons fortement sa suppression.

Cap Chatte.

Schwaner, *Cremon*, signal de brume.
Dunlop, *Canadian*, signal de brume.
Richardson, *Sardinian*, signal de brume.
Campbell, *Lake Ontario*, cornet de brume.
Schuld, *Grasbrook*, signal de brume.
Spliedt, *Steinhoft*, signal de brume.

Le cap Chatte et la pointe Chatte sont bien mieux situés comme station de signal de brume. Le premier est élevé, et nous nous demandons si un sifflet ou un cornet serait bien efficace, à cause de l'enfoncement qui pourrait couper le son. Il serait difficile de débarquer du combustible et d'avoir de l'eau ici ; mais l'endroit est admirablement adapté à l'établissement d'une station de bombes. S'il faut un signal de brume à vapeur dans les alentours, la pointe Chatte, à environ 5 milles en aval du cap, offre de meilleures facilités, car elle est basse, possède un bon débarquement et on y trouve l'eau nécessaire.

Rivière Pavillon.

Stewart, *Lake Superior*, feu et signal de rume.

Nous ne voyons pas la nécessité ne nouveaux feux sur la côte sud d'Anticosti.

Pointe sud d'Anticosti.

MacNicol, *Carthaginian*, préfère un feu. N'a jamais entendu le sifflet de brume.

Le feu qui se trouve actuellement sur la pointe sud est un puissant feu tournant, et doit être aussi éclatant que tous les autres du golfe. Cette pointe ne convient pas beaucoup comme station de signal de brume, car elle est entourée de récifs qui se prolongent très loin. Le résultat, mis en tableaux, des expériences que nous avons faites avec les sifflets et les cornets établit que le signal de brume ne se fait pas entendre régulièrement, et nous doutons fort que le signal le plus puissant pourrait obvier à ce defaut inhérent à la situation de ce poste.

Rochers-aux-Oiseaux.

Schwaner, *Cremon*, tirer le canon toutes les 15 minutes.

Cette station n'a pas, à nos yeux, assez d'importance pour nous permettre de recommander qu'on y fasse maintenant des dépenses supplémentaires. Si, dans un brouillard, le navire est ralenti comme il doit l'être d'après l'article 13 des règlements, ses officiers doivent entendre le canon avant de se mettre en danger; à part cela, les sondages, aux alentours et aux abords, sont très prononcés.

Pointe Fame.

MacNicol, *Carthaginian*, signal de brume ici ou au cap Madeleine.
Schuld, *Grasbrook*, même, et changement de feu.
Barrett, *Circassian*, feu.
Christie, *Norwegian*, feu plus puissant.
Ritchie, *Parisian*, feu à éclats plus prononcés.
Campbell, *Lake Ontario*, cornet de brume.
Spliedt, *Steinhoft*, changement de feu.
Schwaner, *Cremon*, signal de brume et feu amélioré.

Ce feu pourrait être facilement changé en un feu blanc ayant un caractère distinct de ceux qui l'entourent. Ce changement n'entraînerait aucune dépense à part, car l'ouvrage qu'il nécessiterait pourrait être fait dans les ateliers de l'agence. Un signal de brume pourrait être établi au cap Madeleine plus facilement qu'ici, car tous les environs sont plus favorables, et la distance entre le cap Rosier et le cap Chatte serait divisée plus également.

Pointe de Monts.

Schuld, *Grasbrook*, remplacer le canon par un sifflet.

Nous ne pensons pas qu'il y ait urgence de changer le signal actuel.

Matane.

Schwaner, *Cremon*, cloche ou bouée à sifflet au large du récif.
Menzies, *Corean*, feu plus puissant.
Brown, *Hibernian*, signal de brume.
Richardson, *Sardinian*, feu plus puissant.
Stewart, *Lake Superior*, cornet de brume.

Nous doutons qu'une bouée à sifflet, ici, serait de quelque utilité. Par une belle nuit, le rocher peut être doublé en prenant deux relèvements du feu, et la distance parcourue entre eux. Pendant le jour des relèvements transversaux ou angles horizontaux permettront aux capitaines de le doubler. Cependant, il n'est pas nécessaire que les navires s'approchent, ici, aussi près de terre. Comme il y généralement peu de vent en temps de brume dans le fleuve Saint-Laurent, l'eau ne serait probablement pas assez agitée pour mettre cette bouée en mouvement.

Métis.

Menzies, *Corean*, feu plus fort.
Richardson, *Sardinian*, feu plus fort.

Le feu a été renforcé l'année dernière, et s'il est encore insuffisant, il sera nécessaire de le remplacer par un feu dioptrique puissant que l'on donnerait en charge à un gardien expérimenté.

Pointe Cock.

Barrett, *Circassian*, bouée à sifflet 5 milles au nord.

Nos observations sur la bouée de Matane s'appliquent également à la pointe Cock.

Pointe au Père.

Schwaner, *Cremon*, feu tournant.
Menzies, *Corean*, cornet de brume.
Richardson, *Sardinian*, signal de brume.
Campbell, *Lake Ontario*, feu plus puissant et puissante sirène.
Spliedt, *Steinhoft*, feu plus fort.

Le feu devrait être amélioré, et nous sommes en faveur d'un feu tournant. La lanterne s'y prête, et le changement ne coûterait pas plus de $1,000, prix de l'appareil. Vu l'importance de cette station, nous considérons qu'un signal de brume amélioré serait d'un grand service, et nous ne prévoyons aucune difficulté à l'établissement d'une sirène ou d'un sifflet puissant. Coût probable, $3,000. Frais d'entretien, $200 par année.

Dunlop, *Canadian*, signaux de brume à toutes les stations de phares depuis la pointe Fame jusqu'à Métis.

Ceci veut dire simplement que quelques capitaines de navires voudraient jeter toute la responsabilité de la navigation sur les feux et les signaux de brume.

Christie, *Norwegian*, signaux de brume à tous les phares depuis la pointe Fame jusqu'aux fonds de pilotage.
Wylie, *Polynesian*, sifflet à rivière Martin.

Avec une belle côte escarpée comme celle qui s'étend de Gaspé au cap Chatte, sans un seul récif au large, pas un capitaine observant la plus commune prudence ne devrait se mettre dans le pétrin par un temps ordinaire. Si le brouillard vient, toutes autres précautions nécessaires doivent être prises.

Brown, *Hibernian*, demande une nouvelle hydrographie du golfe. Le conseil de commerce de Montréal, même demande.
Campbell, *Lake Ontario*, nouvelle hydrographie du golfe et du détroit de Belle-Isle.
Montréal, *Carthaginian*, et détroit de Belle-Isle.

Nous ne sachions pas que cette question fasse partie de nos instructions officielles, et nous ne l'avons pas étudiée spécialement; mais nous pouvons dire, en termes généraux, qu'une hydrographie plus détaillée rendrait un grand service, spécialement en permettant de faire des sondages plus nombreux et plus précis en des endroits importants tels que sur les côtes sud et est d'Anticosti, à la hauteur du cap Whittle, sur le banc à la hauteur de Mecatina et à l'entrée ouest du détroit de Belle-Isle. On nous dit que des études sont déjà commencées à la faveur d'un crédit voté par le parlement à sa dernière session.

Ritchie, *Parisian*, toutes les bouées-gaz devraient être à éclats.

Le ministère a déjà fait la commande d'appareils d'occultation et de globes de couleurs destinés à améliorer ces bouées et les rendre plus faciles à distinguer les unes des autres; lorsqu'ils seront arrivés, des mesures seront prises pour les placer là où ils seront du plus grand service, s'ils fonctionnent bien.

ANNEXE B.

ÉPREUVES DE SIGNAUX DE BRUME À VAPEUR.

Islet aux Alouettes, 11 juillet, 9 a.m.—A cette station, il y a, dans le même bâtiment, deux machines complètes: un cornet Holmes et un cornet Neptune. Le Neptune a résonné en 35 minutes, et le Holmes en 42 minutes, après que les feux eurent été allumés. Du mouillage en arrière de la station, le Neptune était beaucoup plus retentissant. A un mille de distance le Holmes paraissait être le plus fort; à la hauteur de la bouée de Prince, le Neptune l'était certainement. Pendant que le navire se trouvait à 6¼ milles E. par S. ¼ S. de la station, à 10 a.m., le Neptune était distinctement entendu; le Holmes était perçu, mais pas assez fort pour être d'une valeur pratique. Les cornets furent alors arrêtés.

Bicquette, 11 juillet, 5 p.m.—Il y a ici deux cornets Neptune: le plus vieux se trouve dans un bâtiment à une courte distance à l'est, et le nouveau à une courte distance au nord du phare. Tous deux furent mis en opération. Nous les avons assez bien entendus depuis 5 p.m. où le steamer partit, jusqu'à 6.36 p.m., alors que leurs sons se perdirent. A 6.45, nous les avons entendus de nouveau. Comme nous avions donné ordre de les souffler pendant une heure, nous ne pouvons dire si c'est la distance—10 milles—qui nous a empêchés de les entendre, ou si c'est parce qu'ils ne fonctionnaient plus. Pas de différence appréciable entre les deux cornets.

Pointe Sainte-Anne, 12 juillet, 10 a.m.—Un cornet Holmes donnant une note très profonde qui augmente en vigueur jusqu'au milieu du coup, puis diminue jusqu'à la fin. Le son diminuait rapidement lorsque nous avons quitté la station jusqu'à ce qu'il se soit complètement éteint pendant que nous en étions à 4 milles O. par N.

Pointe Sud, Anticosti, 14 juillet, 3.55 a.m.—A cette station, un sifflet de 10 pouces et un cornet Neptune dans des bâtiments qui se touchent au S.-E. de la tour. Les machines furent mises en mouvement à 4.20, alors que nous étions à 2 milles S. S.-O. de la station. N'avons pas entendu les sons. A 4.50, à 2 milles S. par E., le cornet et le sifflet entendus avec une force à peu près égale. Une légère différence en faveur du sifflet augmentant jusqu'à 4.55, alors que la différence devint moindre. A 5.05, nous trouvant à 3½ milles S.-E. par S. ½ S., avons à peine entendu le cornet, pendant que nous entendions encore le sifflet. De 5.12 à 5.25, les deux pouvaient être entendus, mais pas de façon à pouvoir servir. A 7 milles nous ne les avons plus entendus.

Ile Greenly, 18 juillet, 1 p.m.—Deux cornets Neptune dans le même bâtiment, au sud du phare. Ont pu être entendus distinctement sur l'espace d'un mille, puis devinrent rapidement indistincts, et lorsque nous fûmes à 3 milles S.-E. nous ne les entendîmes plus. Vu la position du bâtiment, le son doit traverser les rochers plats qui se trouvent à l'extrémité sud de l'île pour arriver jusqu'ici.

Ile Greenly, 30 juillet (voyage de retour).—Les deux cornets furent mis en opération à 9.32 a. m. A une distance de 4½ milles les sons furent perdus; mais après avoir marché un mille, les sons nous arrivèrent faiblement, et finalement nous ne les entendîmes plus à 7 milles. Nous croyons qu'au delà de 4½ milles ils ne peuvent plus servir.

Forteau, 19 juillet, 4.40 p.m.—Un sifflet de 10 pouces à 700 verges N.-O. du cornet, et un cornet Neptune à 250 verges O. de la pointe, tous deux en opération. N'avons pu entendre le cornet dans la baie; sifflet entendu indistinctement jusqu'à ce que nous nous soyons placés parallèlement à la façade du bâtiment, alors que le son devint fort. Avons d'abord entendu le cornet quand nous fûmes à un mille E.S.E. A 5.46 le cornet devint tout à coup retentissant dans la direction N.-E. A 5.53 le sifflet fut intercepté par la terre, ce qui affaiblit considérablement le son, à tel point que si nous n'y avions pas prêté attentivement l'oreille, nous l'aurions manqué. A 5.57 le sifflet devint très indistinct, et à 6 hrs., pendant que nous étions au N. du phare, direction N.-O. par O., nous ne l'entendîmes plus; nous le ressaisîmes à 6.06, et tout le temps nous avions entendu distinctement le cornet. Jusqu'à 6.18, les deux signaux ont pu être entendus faiblement à une distance de 5 milles. A 6.24 et à 6 milles, nous pouvions voir la vapeur, mais nous avions perdu les sons.

Cap Bauld, 24 juillet, 5 a.m.—Deux cornets Neptune. Leurs sons furent entendus, diminuant graduellement à 5 milles N.-E. par E. ½ E., où nous pouvions les entendre encore ; mais leur utilité, comme signaux, s'arrête là.

Cap Bauld, 29 juillet.—Pendant que notre steamer se rendait de Kirpon-Harbour à Belle-Isle, les cornets ont été mis de nouveau en opération, avec des résultats semblables à ceux que nous venons de noter, sauf que le son, ayant le vent contre lui, a été perdu plus tôt. Cependant, il a été entendu régulièrement et assez clairement pour rendre les services qu'on attend de ces signaux.

Cap Ray, 1er août.—Deux cornets Neptune ont commencé à souffler pendant que notre navire était dans l'anse. Les sons devenaient plus intenses à mesure que nous approchions devant le bâtiment, puis ils s'éteignirent graduellement, et à 2 milles de distance nous ne les entendions plus.

Pointe Est, Ile du Prince-Edouard, 3 août.—A cette station, doubles cornets dans un bâtiment. Un de ces cornets fut mis en opération pendant que notre navire se trouvait à 1 mille de distance N.-E. Son très fort pendant que nous doublions le récif à 1½ mille de là. Il diminua graduellement d'intensité jusqu'à ce qu'il fut entièrement perdu à une distance de 7 milles. Ce cornet a donné les meilleurs résultats que nous ayons obtenus de toutes nos épreuves.

Meagher's-Beach, 5 août.—Le cornet fut mis en opération pendant que notre navire était dans le havre. Son assourdi jusqu'à ½ mille en arrière de la station, et nous étions par le travers de la bouée de Mars-Rock lorsque nous le perdîmes. A 2½ milles nous l'entendîmes de nouveau, puis il diminua d'intensité jusqu'à ce que nous le perdîmes totalement à 5 milles de distance. En revenant dans le port, nous saisîmes le son à une distance de 4 milles, et nous l'entendîmes jusqu'à ce que nous ayons laissé le cornet en arrière ; mais, tout le temps, il n'était pas très fort.

Sambro, 5 août.—Le sifflet à vapeur a été entendu à Chebucto-Head, 4½ milles de distance. Il y avait alors de la brume, et deux navires jouaient du sifflet et essayaient d'entrer au port. On pouvait voir leurs mâts au-dessus du brouillard, mais leurs coques étaient dans l'obscurité.

ANNEXE C.

ÉPREUVES DE SIGNAUX EXPLOSIFS.

Ces expériences ont été faites à des stations où il y a des canons de brume, dans le but de comparer les différentes qualités de poudre, d'éprouver l'efficacité des bourres, de comparer les détonations de la poudre à canon avec celles des signaux explosifs de la *Cotton Powder Co.*, et des signaux de brume à vapeur où c'était possible.

Ile Verte, 10 mai, 6 p.m.—1 décharge de poudre de 1889 sans bourre ; 1 décharge de poudre de 1889 avec bourre ; 1 décharge de poudre de 1888 sans bourre ; 1 décharge de poudre de 1888 avec bourre. Aucune de ces décharges ne fut entendue à 3¼ milles N. N.-O.

Bicquette, 11 juillet, 5.36 p.m.—Les canons furent tirés comme nous nous éloignions de la station ; à 10 milles en bas du chenal nous avons entendu les détonations, qui s'affaiblissaient à mesure que nous avancions.

Pointe au Père, 11 juillet, 8.15 p.m.—Quatre charges furent tirées à des intervalles de 20 minutes avec de la poudre de 1889 et 1890 ; nous nous trouvions alors à 12 milles de la station en bas du chenal. Nous avons à peine entendu la quatrième et dernière détonation à une distance de 12 milles, pendant que notre steamer descendait la côte. Pas de différence essentielle entre les poudres ; la poudre de 1889 est peut-être un peu meilleure que celle de 1890.

Pointe Ouest, Anticosti, 13 juillet, 9.40 a.m.—1 charge de poudre de 1888 et 1 de celle de 1889. La première a produit une détonation plus forte. Six coups ont été tirés pendant que notre steamer descendait la côte ; ils ont donné de bons résultats jusqu'à ce que le phare eut caché le canon à 10.16, alors que le bruit devint tout à coup voilé.

Rocher aux Oiseaux, 10 juillet, 10.10 a.m.—1 charge de poudre de 1888 sans bourre. 1 charge de poudre de 1889 sans bourre. 1 charge de poudre de 1888 avec bourre. 1 charge de poudre de 1889 avec bourre. Ces coups furent entendus du bout du rocher. Le premier a été le plus retentissant; nous avons à peine entendu le troisième.

A une distance de 1⅔ mille nord. Une charge de trois coups, poudres de 1890, 1889 et 1888. Celle de 1888 a donné la détonation la plus forte, celle de 1890 la plus faible.

3½ milles N. N.-O. Une charge de 4 coups. 1888 avec bourre, 1890 sans bourre, 1888 sans bourre et 1890 avec bourre. 1888 sans bourre a été la plus forte; les autres à peu près égales.

4½ milles N.-O. Une charge de chaque, 1889, 1888 et 1890; à peine entendu les coups pendant que les machines étaient stoppées. La poudre de 1888 a donné le meilleur résultat.

3½ milles O. Une charge de 4 coups. N'avons entendu aucun de ces coups; 1890 avec, 1889 sans, 1889 avec et 1890 sans bourres. Les machines furent stoppées.

Belle-Isle, 26 juillet, 5.40 a.m.—Ici une caronade de 32-p. est établie au phare d'en haut, à 420 pieds au-dessus de la mer. Comme on croyait obtenir des meilleurs résultats dans un endroit moins élevé un canon semblable fut installé à 200 pieds plus bas, l'emplacement le plus bas, dans ce voisinage, où l'on pourrait établir une bonne station. De la station d'en haut, des fusées de la *Cotton Powder Company* furent tirées par-dessus l'eau.

Nous avons fait l'épreuve de ces trois signaux les uns contre les autres.

1½ mille N.-O. par N. du phare, près de la pointe Marion et tout près du rivage.

1 charge de poudre de 1889 tirée par le canon d'en haut; 1 charge de poudre de 1889 du canon d'en bas; 1 fusée.

La fusée a été de beaucoup le signal le plus retentissant. Le canon d'en bas n'a pas accusé de supériorité.

1 charge de poudre de 1889 du canon d'en haut; 1 charge de poudre de 1888 du canon d'en haut; 1 coup du canon d'en bas avec de la poudre de 1889, et 1 coup du canon d'en bas avec de la poudre de 1888.

Ces signaux ont été entendus de l'anse où notre navire était en panne. Il n'y a pas eu assez de différence dans les détonations pour rendre la classification possible.

Belle-Isle, 29 juillet, 5.10 a.m.—1½ mille S.-O. ½ O. 1 charge de poudre de 1888 du canon d'en haut; 1 charge de 1889 du canon d'en haut; 1 charge de 1889 du canon d'en bas, et 1 charge de 1890 du canon d'en haut; 1 fusée.

La fusée a été supérieure aux canons. Le canon d'en bas a donné les plus médiocres résultats.

3 milles S. O. ½ O. 1 charge du canon d'en haut avec bourre, 1888; 1 charge de 1888 du canon d'en haut avec bourre; 1 charge de 1888 du canon d'en bas avec bourre; 1 charge de 1890 du canon d'en haut sans bourre; 1 fusée; 1 charge de 1890 du canon d'en haut.

La fusée a donné la meilleure détonation, bruit distinct avec forte répercussion. Le canon d'en bas n'a pas accusé de supériorité. La poudre de 1888 a donné les meilleurs résultats, et celle de 1890 les plus médiocres. Pas d'avantage appréciable des bourres.

5¾ milles S. O. ½ O. 1889 du haut; 1890 du bas; 1890 du bas; 1888 du haut; 1 fusée.

La fusée a donné une détonation plus faible que les précédentes. Le canon d'en bas n'a pas accusé de supériorité. La détonation produite par la poudre de 1888 du canon d'en haut a été distinctement la plus forte.

Nous avons ensuite marché à la vapeur N. 60° E., 7½ milles, jusqu'à ce que le feu fut caché par le cap S. E., à environ 2 milles de distance.

1889 du haut; 1889 du bas, sans bourres; 1889 du bas, sans bourres; 1890 du haut, avec bourres; 1 fusée.

Lorsque ces coups furent tirés, nous étions tout près derrière le cap. Nous avons fait partir la fusée, mais n'avons pas entendu de détonation. Nous n'avons

entendu que les 2e, 3e et 4e détonations, et encore étaient-elles très faibles. Le canon d'en bas, non plus que les bourres, n'ont donné de résultats plus appréciables.

2¼ milles N.-O. par N. 1890, d'en haut; 1888, d'en haut; 1888, d'en bas; 1889, d'en haut.

La fusée a été un peu supérieure au meilleur canon. Le canon d'en bas n'a pas été meilleur que celui d'en haut. La poudre de 1888 était décidément la meilleure, et il n'y avait pas beaucoup à choisir entre les autres.

5½ milles O. N.-O. 1888, et 1889, d'en haut; 1890, d'en bas; 1888, avec bourre, d'en haut; 1889, avec bourre, d'en haut; 1 fusée.

Bien que nous ayons entendu la fusée, elle n'était pas aussi bonne que quelques-uns des canons. Cependant, la détonation a été suivie d'un écho. Le canon d'en bas n'a pas accusé de supériorité. La poudre de 1888 a été encore supérieure aux autres, et celle de 1890 a été la plus médiocre.

1¼ mille O. N.-O. 1889 et 1890 du canon d'en bas; 1889 et 1890 du canon d'en haut.

Tous les coups ont été indistincts. Le premier coup du canon d'en bas a été le meilleur, et la poudre de 1889 du canon d'en bas et du canon d'en haut a été la meilleure des autres

2 milles N.-O. 1889, d'en haut; 1889 d'en bas; 1890 d'en haut et 1890 d'en bas.

Le second coup a été décidément meilleur que le premier; le troisième coup sans éclat et le quatrième très net.

2 milles E. S.-E. Après que le phare eut été intercepté par la pointe, quelques coups furent tirés; mais nous n'avons pu les compter ni les distinguer.

Ile Sambro, 2 décembre 1890, *épreuve faite par le capitaine Smith.*

11.45 a. m. Nous sortons du port d'Halifax. Beaucoup de vapeur de l'eau. Température de l'air + 15°, de l'eau 37°.

0.45 p. m. Notre navire jette l'ancre à 1 mille du phare, S.O. par S., dans 16 brasses d'eau.

1 p. m. Baromètre 30.15. Petite brise N.O. Température de l'air + 16°, de l'eau 37°. Mer tranquille. Très peu de vapeur. Terre en vue depuis la pointe Pennant jusquà' Chebucto-Head et l'Ile du Diable. Nous avons débarqué dans la petite anse à l'ouest du phare, et avons choisi l'endroit d'où les bombes devaient être tirées à une courte distance du phare. Une bombe fut tirée et elle produisit une détonation retentissante dans une atmosphère calme.

1.55 p. m. Retournons au steamer, levons l'ancre et nous dirigeons vers le sud.

2 p. m. Par le travers de la bouée établie sur le brisant S. O. Le son du sifflet est assez bon. Nous gouvernons à un mille sud de la bouée.

2.10. Stoppons le navire et hissons un signal pour faire tirer des bombes toutes les 10 minutes. La première bombe produit une forte détonation, mais le son du sifflet est faible. Nous avançons dans la même direction et stoppons à chaque demi-mille. N'avons pu entendre le sifflet à mesure que nous avancions, à cause du bruit fait par les machines.

Nous donnons plus loin un résumé des expériences.

Je considère que dans les conditions que l'atmosphère offrait ce jour-là, les bombes ont été supérieures au sifflet; naturellement des bombes plus puissantes produiraient des détonations plus fortes.

BAROMÈTRE, 30·00 ; TEMPÉRATURE, AIR + 15° ; EAU, 37°

Midi, 2 décembre 1890.

Heure.	Orientation de l'île.	Distance.	Sifflet.	Bombes.	Observations.
0·45 p.m....	N.-E. par N.....	1 mille	.....	....	Navire à l'ancre.
2 do ...	En travers de la bouée du brisant S.-O.....	Son passable.. 1 câble ...			
2 do ...	Ile Sambro, N. par E..	2 milles ..	Faible.....	....	Air, 19° ; eau, 37°.
2·10 do ...	do ..	2½ do ..	Meilleur	Bon	Vent O. N.-O. à l'ouest.
2·20 do ...	do ..	3 do ..	Passable.....	do	
2·30 do ...	do ..	3½ do ..	Faible.....	Passable.....	
2·40 do ...	do ..	4 do ..	Très faible....	Très faible....	
2·50 do ...	do ..	5 do ..	Pas de son	A peine ent'du	
3 do ...	N. par E. ½ E.....	5⅛ do ..	do	Faible.	
3·10 do ...	N. N.-E. ¼ E	5 do ..	do	Vu la fumée..	Détonat. à peine entendue.
3·20 do ...	do	4½ do ..	Très faible....	Entendu.. ...	
3·30 do ...	do	3½ do ..	Faible...	.....	Entendu les bombes distinctement et vu la fumée.
3·40 do ...	do	2½ do ..	do	....	Forte détonat. entendue par t. ceux qui étaient à bord, quoiq. le navire marchât. Cessé de tirer et dirigé vers l'île pour recueillir la chaloupe.

ANNEXE D.

JOURNAL D'UN VOYAGE D'INSPECTION FAIT PAR M. ANDERSON ET LE CAPITAINE SMITH DE QUÉBEC À BELLE-ILE ET RETOUR A PICTOU.

JEUDI, 10 juillet 1890.

4 p.m.—Quittons le quai de la marine et des pêcheries, Québec, dans le navire *Napoléon III.* Avons à bord des approvisionnements pour les phares du golfe Saint-Laurent; du charbon, de la poudre, etc., pour les signaux de brume, et du bois devant servir à la construction d'un bâtiment pour un nouveau signal de brume au cap Norman, côte septentrionale de Terreneuve, dans le détroit de Belle-Ile. Il y a aussi à bord des charpentiers qui doivent faire cet ouvrage, et le mécanicien qui doit prendre charge du cornet de brume à cette station.

6.45 p.m.—Jetons l'ancre à la hauteur de Bellechasse, et visitons cette station.

9 p.m.—Débarquons au quai de l'Ile aux Grues, et inspectons le phare. M. Anderson prend des mesures pour faire essayer des secteurs rouges destinés à marquer les dangers dans le voisinage de ces feux, ainsi que recommandé par le conseil du commerce et par d'autres.

VENDREDI, 11 juillet.

4 a.m.—Jetons l'ancre à la hauteur de Brandy-Pots, débarquons et inspectons le phare, puis examinons la station et les alentours, relativement à la demande qui a été faite d'établir un signal de brume en cet endroit.

8 a.m.—Arrivons à l'Ile aux Alouettes, et débarquons sur le côté nord. Ordonnons de faire monter la pression dans les chaudières de la station, et faisons l'épreuve des cornets de brume à différentes distances du phare, à mesure que le bateau avancait vers le bateau-feu de l'Islet Rouge.

2 p.m.—Visité le phare de Portneuf. M. Anderson inspecte le brise-lames, qu'on avait dit être hors d'ordre et avoir besoin d'être affermi.

5 p.m.—Traversons à Bicquette. Examinons et éprouvons les cornets de brume, et faisons tirer quelques coups du canon qui servait ici autrefois. Ceci fait, le navire

s'avance le long de la côte vers la Pointe au Père, et le son fut entendu à 10 milles en bas du fleuve.

9 p.m.—Arrivons à la Pointe au Père, et débarquons assez difficilement sur un rivage rocheux. M. Anderson examine l'appareil d'éclairage, car demande avait été faite au département d'y apporter des améliorations. Des mesures sont aussi prises pour faire essayer le canon.

SAMEDI, 12 juillet.

5. 15 a.m.—Le navire arrive au Cap-Chatte et jette l'ancre au nord-ouest du phare. Inspectons les bâtiments, débarquons les approvisionnements et examinons la localité dans le but d'y trouver un endroit où il serait possible de construire un bâtiment pour un signal de brume. Allons ensuite à la Pointe Chatte, à environ 5 milles du cap. Quoique basse, cette pointe s'étend plus avant dans la mer que le cap; nous la visitons aussi pour voir s'il n'y aurait pas moyen d'y établir un signal de brume.

10 a.m.—Débarquons à Sainte-Anne, et prenons des dispositions pour essayer le cornet de brume qui est au fond de la baie. La vapeur fut montée et le cornet mis à l'épreuve pendant que nous étions à terre et après notre départ.

4 p.m.—Le steamer laisse tomber l'ancre vis-à-vis l'embouchure de la rivière Madeleine à l'est du phare. On a dit que le cap Madeleine conviendrait bien à l'établissement d'un signal de brume, car c'est un point que la plupart des capitaines de navires cherchent à atteindre en montant ou en descendant le fleuve. Nous examinons la situation, et choisissons un emplacement à l'est du phare.

DIMANCHE, 13 juillet.

2. 30 a.m.—Arrivons à la hauteur de Perroquet, une des îles du groupe Mingan, Labrador. Déharquons et inspectons le phare, puis traversons le chenal nord à la pointe ouest d'Anticosti, où nous arrivons à 8 a.m. Après avoir inspecté le phare, les bâtiments, les munitions, etc., et débarqué quelques approvisionnements, prenons des dispositions pour mettre le canon de brume à l'épreuve. Ce canon fut tiré après notre départ et pendant que le steamer marchait à la vapeur le long de la côte.

3. 45 p.m.—Arrivons à la pointe sud-ouest d'Anticosti. Beau temps serein. Passons quelques heures à cette station, que nous inspectons, et partons le même soir pour la pointe sud.

LUNDI, 14 juillet.

3.50 a.m.—Laissons tomber l'ancre à environ 2 milles à la hauteur de la pointe sud. Vent frais de sud-ouest. Débarquons par un vilain ressac, et inspectons la station, le sifflet et le cornet de brume, et prenons des dispositions pour faire marcher les signaux après notre rembarquement.

7 a.m.—Nous nous éloignons à la vapeur, mais ne pouvont entendre les signaux faisons le tour de la station aussi près des battures que le navire peut aller, et nous percevons le son; marchons à la vapeur le long de la côte, et arrivons à la pointe Heath.

9 a.m.—Laissons tomber l'ancre dans la baie au nord-est du phare. Forte brise du sud-ouest. Débarquons sur la grève à environ ¾ de mille au nord de la station. Inspectons le phare et les bâtiments, et prenons des dispositions pour faire l'épreuve du canon. Restons ici toute la journée, et vers le soir le vent étant tombé, nous levons l'ancre, et le navire se dirige vers le Rocher aux Oiseaux, un du groupe de la Madeleine, au nord de l'Ile du Prince-Edouard.

MARDI, 15 juillet.

3 a.m.—Arrivons au Rocher aux Oiseaux. Commençons immédiatement à débarquer l'approvisionnement annuel d'huile, de houille, de poudre, etc. Nous prenons ensuite des mesures pour essayer le canon qui se trouve sur le sommet du rocher, au nord-est du phare. Le canon fut tiré, et nous l'écoutâmes en différents endroits de l'île d'abord, et ensuite dans différentes directions à quelque distance au large de l'île. Nous profitons aussi des services des charpentiers que nous avons à bord pour placer une grue fixe en bois de chêne au sommet de la falaise à 110 pieds au-dessus des hautes eaux. L'ancienne grue était fendue et ne pouvait plus

servir. Les ouvriers travaillèrent sans relâche pendant 39 heures, jusqu'à ce que cet ouvrage fut terminé.

Pendant que le navire était mouillé à la hauteur de ces rochers, le temps était très beau et la mer parfaitement calme, ce qui a permis au capitaine du *Napoléon* de faire tout l'ouvrage nécessaire. Plusieurs bateaux de pêche étaient à l'ancre dans les alentours, et partout on pouvait voir leurs petits dorys. Le câble télégraphique, brisé, pendait de la falaise et arrivait presque à fleur d'eau.

MERCREDI, 16 juillet.

Le navire est encore au Rocher aux Oiseaux. Dans la soirée il fait un tour de l'île pendant qu'un essaie le canon.

JEUDI, 17 juillet.

Au point du jour, ce matin, nous levons l'ancre et continuons notre course vers Terreneuve. Notre intention était de visiter la Pointe Riche en descendant le golfe; mais le vent d'ouest ayant augmenté pendant la journée, notre capitaine a jugé qu'il n'était pas prudent de tenter un débarquement, car il aurait fait nuit lorsque nous serions arrivés; c'est pourquoi le navire prit la route de l'île Greenly.

VENDREDI, 18 juillet.

7.45 a.m.—Arrivons à l'île Greenly, et mettons pied à terre après le déjeuner. Pluie et ciel couvert de gros nuages noirs. 35 goëlettes mouillées dans la baie entre les îles Greenly et Woody. Leurs chaloupes distribuées sur différents points et dans les petites baies, faisant la pêche aux rets, et pendant que nous sommes là quelques-unes reviennent chargées de morue. Capelan très abondant, et nous en voyons de grands bancs. Avons inspecté le phare, débarqué les approvisionnements, et installé le nouveau gardien. Avons mis les cornets de brume à l'épreuve et embarqué la caronade de 32 qui avait servi ici, car il avait été question de la placer à Belle-Isle, à une moindre élévation que l'autre.

3.30 p.m.—Laissons tomber l'ancre dans la baie Amour, à 13 milles de l'île Greenly. Débarquons et visitons le phare qui se trouve à un mille du quai. Faisons monter la pression dans les chaudières des signaux de brume, et nous essayons le sifflet et le cornet à terre et en descendant le détroit.

Après avoir débarqué les approvisionnements ordinaires, partons pour Cap-Norman. Apercevons çà et là, particulièrement sur la côte du Labrador, plusieurs montagnes de glace flottante, dont quelques-unes énormes.

11.30 p.m.—Arrivons au Cap Norman, et jetons l'ancre à l'entrée de l'anse Marion, au sud-est du phare.

SAMEDI, 19 juillet.

3 a.m.—Nous mettons à l'œuvre, et continuons toute la journée jusqu'à 11 p.m., débarquant bois et matériaux pour la construction du bâtiment destiné à un signal de brume. Les charpentiers sont aussi envoyés à terre pour aider aux matelots à débarquer les munitions, etc.

DIMANCHE, 20 juillet.

Cette journée est observée par l'abstention de tout travail. Dans l'après-midi nous allons au service divin d'une petite église de Cook's-Harbour, à trois milles du phare. Le temple était encombré d'auditeurs attentifs. Nous avons constaté que les pêcheurs qui se livrent à leur métier dans ces parages sont très particuliers à observer le dimanche; aucun ne pêche et ne lave ses chaloupes ce jour-là.

LUNDI, 21 juillet.

3 a.m.—Reprise des travaux. Fort vent d'ouest qui, augmentant, soulève une houle considérable vers la fin du jour, ce qui rend difficile le chargement des chaloupes accostées au navire.

Lundi, mardi et mercredi nous restons à l'ancre à la hauteur du cap Norman. Les grosses machines, les réservoirs et tous les autres matériaux sont débarqués. Les charpentiers et l'équipage sont employés à les transporter, par un chemin inégal et pierreux, jusqu'au phare, distance de $\frac{3}{4}$ de mille. De fait, il n'y a pas de chemin,

mais un simple petit sentier pour le gardien. Il n'y a pas non plus d'animaux de trait disponibles, et les ouvriers de terre n'auraient pu opérer ce transport seuls; voilà pourquoi il nous faut employer nos hommes à ce travail d'esclaves.

Pendant que nous sommes à l'ancre nous observons plusieurs grandes banquises échouées vers la côte du Labrador. A environ quatre milles de nous, dans une direction nord nord-est, une de ces banquises reste échouée dans 32 brasses d'eau tout le temps que nous restons là; une autre est restée fixe pendant quelques jours, puis elle s'est séparée en deux, et les morceaux cristallisés s'entassant, ont formé deux banquises distinctes.

24 juillet, 3.30 a.m.—Arrivons au Cap Bauld, pointe de Terreneuve qui se trouve le plus au nord-est, et laissons tomber l'ancre dans une petite anse au sud-est du phare. Débarquons les approvisionnements et prenons des dispositions pour faire l'épreuve des cornets de brume à mesure que notre navire continuerait sa route. Après déjeuner, l'ancre est levée, et le navire dirigé sur Belle-Ile. Les cornets sont mis en mouvement pendant quelque temps après notre départ, et nous les entendons à plusieurs milles au large du cap, le vent soufflant du sud-ouest, à angles droits avec l'axe du cornet. Comme le vent augmente de violence, le capitaine juge imprudent d'essayer d'atterrir à l'île. En conséquence, nous virons de bord, et nous dirigeons vers le havre de Quirpon, Terreneuve, à environ 2 milles du Cap Bauld, où nous jetons l'ancre pour la nuit. Quirpon était anciennement une station très fréquentée par les pêcheurs français et recevait tous les ans la visite de navires de guerre. Aujourd'hui les Français l'ont abandonnée, bien qu'ils y aient laissé leurs embarcations et leurs navires aux soins d'un habitant de l'île. Aujourd'hui nous avons rencontré plusieurs grandes banquises, et en avons vu un grand nombre dans plusieurs directions. Une d'elles, de forme irrégulière et de dimension modérée, bouchant presque l'entrée du havre de Quirpon, où nous avons eu de la misère à pénétrer. Pendant que nous étions à l'ancre hier soir, par un vent frais de l'ouest, nous avons vu une superbe aurore boréale. Elle commençait par un arc d'environ 20° au-dessus de l'horizon; une de ses extrémités s'étendant vers l'île Quirpon, et l'autre par-dessus les caps élevés en dehors du havre au nord-ouest. Le rebord intérieur de l'arc était bien marqué, tandis que le rebord extérieur était irrégulier et onduleux, jetant des rayons de lumière tremblotante semblables d'abord à de nombreux jets de gaz, puis augmentant et s'élevant dans l'espace en longs rubans de nuages. En peu de temps toute la scène s'est changée en plusieurs aurores boréales brillantes dont l'éclat variait d'intensité. Quelques-uns des jets avaient une couleur jaune pâle, et à travers la nébuleuse nous voyions les principales étoiles.

Vendredi, 25 juillet.

5 a.m.—Partons de Quirpon à 5 a.m. Arrivons à Belle-Isle à 6.45, et laissons tomber l'ancre dans la baie tout près du débarcadère et pas bien loin de l'endroit où le *Montréal* a fait naufrage l'année dernière. Déchargement des approvisionnements du havre, ce qui a pris toute la journée et une partie de la nuit, car il y avait quantité de poudre, de charbon, etc. Pas bien loin de notre mouillage deux grandes banquises étaient échouées, et elles y sont restées tout le temps que nous avons passé à Belle-Isle. Aussi, ont-elles considérablement modifiée la température de l'eau à sa surface. Cette température était de 35°, c'est-à-dire une différence de 16° avec celle du Cap Bauld et de 20° avec celle de Quirpon. Dans le détroit de Belle-Isle la température de l'eau à sa surface paraît être réglée par la quantité de la glace flottante.

Samedi, 26 juillet.

Belle-Isle.—Achevons ce matin de débarquer les munitions, et un peu plus tard les matelots débarquent le canon et l'affût apportés de l'île Greenly. Le cheval qu'on avait donné au gardien de phare n'a pas pu monter le canon à l'île, et ce dernier a dû être traîné par les hommes de l'équipage au phare, à environ 1 mille du débarcadère; les difficultés qu'ils ont eues paraissaient insurmontables, car en plusieurs endroits la pente est à un angle de 45°, outre que le chemin est raboteux et rempli de cailloux. Cependant, nos gens réussissent à monter le canon au sommet de la côte, à 420 pieds au-dessus du niveau de la mer. De là il a fallu le descendre en

passant sur des rochers à crête aiguë qui forment les flancs d'une falaise menaçante à 200 pieds au-dessous du sommet, jusqu'à ce qu'on trouvât un plateau naturel où l'on fixa solidement l'affût. Cela fait, le canon fut chargé trois fois pendant que plusieurs personnes se dirigeaient sur différents points pour écouter les sons. La partie inférieure de l'île fut bientôt enveloppée par un brouillard épais qui passa sur nous en gros volumes et nous jeta pendant quelque temps dans une obscurité complète.

Parfois nous pouvions voir la terre du Cap Bauld à 14 milles de l'autre côté du détroit, et au-dessus de la brume nous apercevions les cîmes étincelantes de nombreuses montagnes de glace flottante. Plus tard, lorsque nous retournâmes au navire, la brume devint si dense et le vent s'éleva si rapidement, que le capitaine jugea prudent de jeter l'ancre, un peu plus au large de la côte. Pendant toute la nuit nous avons vu les éclairs et entendu les sons du canon de brume toutes les demi-heures, à une distance de 1½ mille dans la direction du nord-ouest, bien que les feux d'amont et d'aval de l'île fussent complètement obscurcis.

DIMANCHE, 27 juillet.

Levons l'ancre, entrons dans l'anse de débarquement et mouillons à peu près au même endroit que nous avons quitté hier. Temps brumeux, et très faible vent de S. Le capitaine Smith et le secrétaire descendent à terre, mais ils ont beaucoup de misère à revenir au navire à cause de la brume. Sur le sommet de l'île, ils se sont trouvés dans une tempête de vent dont le navire ne s'est presque pas ressenti.

1 p.m.—Quittons l'anse et nous dirigeons vers la barre de Quirpon, où nous arrivons à 3.30 p.m. Le vent s'élève d'ouest-sud-ouest, et le baromètre baisse. Après nous être éloignés de quelques milles de Belle-Isle le brouillard se dissipe et nous pouvons voir la côte de Terreneuve.

LUNDI, 28 juillet.

Quirpon.—Le vent qui est devenu plus violent, ayant sauté ouest-nord-ouest, le capitaine est obligé de jeter les deux ancres. Le navire reste à Quirpon toute la journée. Entre temps, quelques matelots s'embarquent dans une chaloupe, vont à une banquise qui avait dérivé dans le havre, et en rapportent une grande quantité de glace pour la glacière du navire.

MARDI, 29 juillet.

Au point du jour, le vent s'étant modéré, le navire reprend la route de Belle-Isle. M. Anderson avait envoyé instructions au gardien du Cap Bauld de mettre le cornet en mouvement lorsque nous passerions le cap, ce qui a été fait.

4.50 a.m.—Arrivons à Belle-Isle. Aussitôt l'ancre jetée, M. Anderson et le secrétaire descendent à terre pour présider à l'épreuve des canons avec différentes espèces de poudre, avec et sans bourre, et à celle des fusées de la *Cotton Powder Company*. Ces expériences faites, nous faisons le tour de l'île afin de voir si la pointe nord-est pourrait servir à l'établissement d'un feu ou d'un signal de brume. Bourrasque de ouest-sud-ouest et mer clapoteuse. D'énormes banquises entourent l'île; quelques-unes ont échouées sur le récif nord-est. En arrivant à l'ouest de l'île, nous voyons des banquises qui ont 2 ou 3 milles de long, et nous en avons compté 35 en longeant la terre.

Nous passons tout près de l'Islet aux Alouettes, sur la côte occidentale de Belle-Isle, à environ 4 milles de la pointe nord-est. Quinze goëlettes sont mouillées dans un havre qui paraît bien abrité. Nous nous dirigeons ensuite sur le Cap Norman, et après avoir passé la pointe sud-ouest de l'île nous apercevons des banquises de glace de dimensions fantastiques. Aussi loin que nos yeux peuvent voir sur la côte du Labrador, toute la mer est parsemée de ces masses de glace, dont quelque-unes longues et basses, et d'autres s'élevant à une grande hauteur.

2 p.m.—En revenant nous arrêtons au Cap Norman, où nous débarquons et constatons que le bâtiment destiné au cornet de brume a été construit et que toutes les mesures ont été prises pour que le cornet soit mis en état de fonctionnement dans la huitaine. Nous y avons laissé les charpentiers pour terminer l'ouvrage, et le *Napoléon* les ramènera lorsqu'il fera son dernier voyage, au mois d'octobre. Vers 6 heures, le navire de S. M. *Esmerald* remonte le détroit, à petite vapeur. Nous partons

peu de temps après, avec l'intention de faire escale dans la baie de Forteau; mais arrivés pas bien loin de la Pointe Amour la brume nous y fait renoncer.

MERCREDI, 30 juillet.

4.30 a.m.—Arrivons à l'île Greenly au milieu du brouillard: peu de vent et mer calme. Jetons l'ancre à environ 1½ mille de l'île. Débarquons, faisons une nouvelle épreuve du cornet de brume et préparons de nouvelles expériences, qui seront faites après notre départ de la côte de Terreneuve. Nous prenons à bord l'ancien gardien du phare. A midi nous partons par un brouillard épais qui se dissipe à 2 p.m. Nous nous dirigeons alors vers la Pointe Riche; mais en y arrivant, une grosse mer soulevée par un fort vent de O. S.-O. rend le débarquement impossible, et nous courons chercher un abri à Port-Saunders. Ici, nous trouvons à l'ancre le navire de S. M. *Pelican*, un bateau torpilleur, et les navires de guerre français la *Perouse* et *Indres*. Nous avons été surpris de trouver dans ce port une température atmosphérique de 66° à l'ombre et de 71° au soleil, et une température d'eau de 60°.

JEUDI, 31 juillet.

4 a.m.—Quittons Port-Saunders. Le vent, qui s'est calmé pendant la nuit, a tourné au sud-ouest.

4.40 a.m.—Le navire jette l'ancre au nord-ouest du phare, et nous débarquons sur une rive rocheuse, partie d'une vaste couche de pierre calcaire. Débarquons les approvisionnements et prenons le gardien à bord. Tandis que nous sommes à terre, le vent fraîchit et la mer devient très grosse, ce qui rend le rembarquement difficile. Le baromètre baisse rapidement, et le vent saute au sud-ouest.

7.30. a.m.—Nous dirigeons vers la côte du Labrador dans le but de visiter les îles Murr et de tâcher d'y trouver un bon endroit pour établir un phare. Peu de temps après avoir quitté la côte nous sommes enveloppés par un épais brouillard qui dure jusqu'à 11.30, où il se produit une petite éclaircie. Nous apercevons la terre, et nous arrivons à une petite île rocheuse et nue; mais le capitaine ne sachant pas quelle est cette terre et la brume continuant, tard dans l'après-midi nous mettons le cap sur la côte de Terreneuve, avec l'intention d'aller au cap Ray. La brume dure toute la journée, mais vers 10 p.m. des nuages commencent à se former, la lune brille, ce qui annonce un changement; bientôt cependant nous sommes de nouveau enveloppés par un brouillard plus épais que jamais qui dure jusque après minuit.

VENDREDI, 1er août.

2.30 a.m.—Le brouillard commence à se former en longues bandes de nuages, et bientôt sous l'influence d'un vent d'ouest très vif il se dissipe entièrement. Une grosse houle de l'ouest s'est formée pendant la nuit, et le navire tangue et roule considérablement.

7.30 a.m.—Cap George en vue, et à 10 a.m. nous passons le cap Anguille.

Midi.—A midi nous apercevons le promontoire conique près du cap Ray.

1.00 p.m.—Nous passons le phare, et à 1.15 nous laissons tomber l'ancre dans une baie à l'est. Débarquons les approvisionnements et inspectons la station. Les deux cornets de brume sont mis en opération lors de notre départ, mais le vent venant de l'ouest nous ne les entendons pas bien loin.

SAMEDI, 2 août.

Arrivons à l'île Entrée (groupe de la Madeleine) peu après le point du jour; débarquons et visitons le phare. Nous rencontrons l'évêque Williams, de Québec, qui fait sa visite annuelle.

8.20 a.m.—Inspectons les stations et partons pour l'île Amherst; beau temps et mer tranquille. A midi, la température de l'air à terre est de 70° et de 100° au soleil; la température de l'eau près du rivage est de 66°. Pendant que le navire est entourée d'orties de mer. Ces poissons-gelée en nombres immenses étalent leurs brillantes couleurs, et on en apporte quelques-uns à bord; plusieurs portent des tentacules de 2 pieds de long. Sur le rivage, près de l'île Amherst, nous trouvons une ou deux variétés d'éponges.

Nous visitons ensuite Etang-du-Nord, inspectons le phare et embarquons à bord le sifflet de brume et ses machines, ce qui occupe l'équipage jusqu'à minuit.

DIMANCHE, 3 août.

Quittons notre mouillage de bonne heure ce matin et doublons l'île du Mort à 7.45 a.m., puis nous nous dirigeons vers la pointe est de l'Ile du Prince-Edouard, où nous arrivons à 11.45 a.m.

Inspectons la station et faisons mettre en opération un cornet de brume qui sonne pendant que nous sommes en route pour Pictou. Nous l'entendons à une certaine distance au large. Nous arrivons le soir à Pictou, après avoir parcouru 1,660 milles depuis notre départ de Québec. Nous quittons ici le navire, et partons pour Halifax.

ANNEXE E.

RELEVÉ des températures de l'eau et de l'air, pression barométrique et variations magnétiques à différentes stations du fleuve et du golfe.

TEMPÉRATURE de l'atmosphère et de la surface de l'eau, avec la variation du compas et la hauteur du baromètre à différentes stations du golfe Saint-Laurent.

Date.	Localité.	Heure d'arrivée.	Temps de l'observation.	Air.		Eau.		Baromètre.	Variation.	Vent.	Température.	Vélocité.		Observations.
				Au soleil.	A l'ombre.	Du navire	Près de terre					Milles	Total, milles	
10 juillet..	Bellechasse	6.45 p.m.	6.45 p.m.	.....	54	.....	.....	.....	18·35	Est	Variable	21	.....	
10 do ..	Ile aux Grues	9.00 p.m.	9.00 p.m.	.....	52	.....	.....	.....	.....	Est	do	11	.....	
11 do ..	Brandy-Pots	4.00 a.m.	4.00 a.m.	.....	51	54	.....	.....	20·35	Calme	Beau	63	.....	
11 do ..	Islet aux Alouettes	8.00 a.m.	8.00 a.m.	.....	54	50	51	30·11	21·10	Variable	do	13	.....	
11 do ..	Portneuf	2.00 p.m.	2.00 p.m.	.....	56	54	55	30·12	22·25	Pet. brise d'O.	do	40	.....	
11 do ..	Bicquette	5.00 p.m.	5.00 p.m.	.....	57	55	52	30·10	22·30	do ..	do	15	.....	
11 do ..	Pointe au Père	8.50 p.m.	8.50 p.m.	.....	57	56	54	.....	.....	Ouest	do	69	.....	
12 do ..	Cap Chatte	5.15 a.m.	5.15 a.m.	.....	54	53	.....	30·09	25·35	Ouest, S.-O.	do	76	.....	
12 do ..	Pointe Chatte	9.00 a.m.	9.00 a.m.	.....	56	54	.....	.....	25·40	Ouest	do	5	.....	
12 do ..	Pointe Sainte-Anne	10.00 a.m.	10.00 a.m.	.....	59	56	55	.....	25·50	do	do	4	.....	
12 do ..	Cap Madeleine	4.00 p.m.	4.00 p.m.	.....	64	58	.....	30·13	26·55	Modéré, Ouest-N.-O.	do	51	.....	
13 do ..	Perroquets	3.30 a.m.	3.30 a.m.	.....	46	41	40	30·15	.....	S.-O. par S.	do	74	.....	
13 do ..	Pointe Ouest, Anticosti	8.00 a.m.	8.00 a.m.	70	62	53	54	30·13	27·45	S.-O., modéré	do	26	.....	
13 do ..	Pointe S.-O., do	3.45 p.m.	3.45 p.m.	73	65	52	53	30·10	28·00	Modéré, Ouest-S.-O.	.....	49	.....	
14 do ..	Pointe Sud, do	3.30 a.m.	3.30 a.m.	.....	51	51	56	30·00 Descend	Aucune.	Bourrasque de S.-O.	Nuageux	57	.....	
14 do ..	Heath-Point	0.09 a.m.	9.00 a.m.	70	56	51	56	29·96	28·55	Brise carabinée S. O. par S.	do	24	.....	
14 do ..	do	do	Midi	75	58	.....	55	29·92	.....	do ..	do	.....	.....	
14 do ..	do	do	2.00 p.m.	76	60	.....	56	29·87	.....	do ..	do	.....	.....	
15 do ..	Rocher aux Oiseaux	3.00 a.m.	3.00 a.m.	.....	53	57	.....	29·70	28·00	Sud-ouest	Beau	78	.....	
15 do ..	do	do	Midi	72	60	58	.....	.....	.....	do ..	do	.....	.....	
15 do ..	do	do	5.00 p.m.	69	65	.....	.....	.....	.....	do ..	do	.....	.....	
16 do ..	do	do	Midi	74	65	59	.....	29·85	.....	N.-O	Brouillard jusqu'à 9 a.m.	.....	.....	
17 do ..	A la hauteur de la Baie George	Midi	do	.....	62	58	.....	29·90	.....	Ouest	Beau	.....	.....	
18 do ..	Ile Greenly	8.00 a.m.	9.00 a.m.	.....	53	49	.....	29·70	35·20	Pet. brise d'E.	Grosse pluie	260	.....	
18 do ..	Baie Forteau	3.40 p.m.	5.50 p.m.	.....	55	49	.....	29·72	35·40	do d'O.	Clair	14	.....	

ANNEXE E.—Relevé des températures de l'eau et de l'air, pression barométrique et variations, etc.—*Suite.*

Date.	Localité.	Heure d'arrivée.	Temps de l'observation.	Air.		Eau.		Baromètre.	Variation.	Vent.	Température.	Vélocité.		Observations.
				Au soleil.	A l'ombre.	Du navire	Près de terre.					Milles	Total, milles	
18 juillet..	Cap Norman.	Minuit...	.....	.....	.....	.....	.....	29·90	36·45	Ouest.....	Clair	38	.....	
19 au 23 do	do	.....	10 am. 19..	.....	.....	.....	.....	Monte 30·05	36·50	.....	.....	19	.....	
24 juillet..	Cap Bauld.....	3.30 a.m.	.....	.....	49	42	.....	.....	37·00	O. N. O	.....	14	.....	Passé plusieurs banquises.
24 do ..	Quirpon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	
25 do ..	Belle Isle...	7.30 a.m.	7.30 a.m.	.....	55	34	.....	Descend 30·19	37·30	Ouest...	Beau	19	.....	Clair ; plusieurs banquise çà et là.
26 do ..	do	do	Midi.....	.....	64	37	.....	30·00	.....	Sud-est.....	Brumeux.....	.....	....	
27 do ..	do	do	do	.....	60	35	.....	29·47	.....	Sud-ouest....	do	.....	.....	
28 do ..	Quirpon	.....	2.00 p.m.	.....	56	54	.....	29·50	36·55	Ouest	Clair.	18	.....	
29 do ..	Belle Isle.....	.....	10.00 a.m.	.....	54	36	.....	29·64	37·30	O. S. O.....	do	18	.....	Autour de l'île et au cap Norman, de là à l'île Greenly.
29 do ..	Cap Norman.....	3.00 p.m.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	.....	
30 do ..	Ile Greenly.	5.00 a.m.	7.00 a.m.	.....	48	44	.....	29·75	35·25	Calme.....	Brumeux.....	52	.....	
30 do ..	Port Saunders.....	.....	5.00 p.m.	71	66	60	.....	29·64	34·20	Ouest	Brise carabinée	49	.....	
31 do ..	Pointe Riche	.....	6.00 a.m.	.....	56	59·5	.....	29·54	.....	O. S. O.....	Brume à 7.30..	6	.....	
31 do ..	A la hauteur des rochers Murr	Midi	Midi.....	.....	54	42	.....	29·45	.....	S. O. par O...	....	51	.....	
1er août..	A la hauteur de la baie Saint-George.....	do . ..	do	.....	56	.....	.....	29·70	.....	Bourrasque de l'ouest .	Beau	.....	.. .	
1er do ..	A la hauteur du cap Ray.....	1.00 p.m.	1.00 p.m.	64	58	50	.....	.....	29·10	Mod. de l'ouest	do	204	.....	
2 do ..	Ile de l'Entrée.....	.....	5.00 a.m.	.... ..	66	62	.....	29·90	27·00	O. N. O... ..	do	100	.....	
2 do ..	Ile Amherst.....	....	11.00 a.m.	100	70	66	68	29·95	26·35	Ouest	do	15	.....	
2 do ..	Etang-du-Nord	.....	6.00 p.m.	89	65	64	.....	30·00	26·50	O. S. O.	.....	12	.....	
3 do ..	Ile du Mort.....	7.30 a.m.	....	.. ..	.....	.....	.....	30·01	....	S. O. par S....	.....	13	....	
3 do ..	I.-P. E., Pointe Est...	.. ..	Midi.....	74	68	66	.....	30·05	25·45	S. O	.....	50	.....	
3 do ..	Pictou.....	7.00 p.m.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	56	....	

ANNEXE No 12.

POLICE FLUVIALE DE QUÉBEC.

QUÉBEC, juillet 1890.

Ce corps, composé de vingt hommes, sans compter le surintendant, qui est en même temps agent du ministère de la marine et préposé à l'engagement des matelots, a été assermenté à mesure que les besoins du service l'exigeaient.

Le chef de service, quatre patrons de chaloupe, neuf constables et le mécanicien ont prêté serment le 1er mai, et cinq autres constables le 8 du même mois. Le 31 juillet, un des principaux constables s'est retiré, et on n'a pas jugé nécessaire de le remplacer—en sorte que le corps s'est trouvé composé d'un chef, de quatre patrons de chaloupe, d'un mécanicien et de treize constables.

La chaloupe à vapeur *Dolphin* a fait la patrouille du port parmi les navires deux fois par jour, et a rendu tous les services qu'on lui a demandés. En outre, deux yoles restent constamment à flots, prêts à faire face aux cas les plus urgents en l'absence de la chaloupe à vapeur, et quand elles font service elles sont montées par un patron et six constables.

Grand nombre de voiliers et de vapeurs sont venus dans le port au commencement de la saison, et le corps de police a été activement employé; mais le commerce d'exportation de bois ayant tombé dans la perturbation, le mouvement de la flotte n'a pas continué, et la police a eu moins à faire jusqu'à la clôture de la navigation. Cependant, elle s'est activement exercée à supprimer l'embauchage des matelots qui se pratiquait sur une grande échelle. Je ne vois pas comment on pourra mettre fin aux faits et gestes des racoleurs si les armateurs ne prennent pas l'engagement de ne plus employer des individus notoirement connus pour leur fournir des matelots devant remplacer les déserteurs. Souvent le même embaucheur fournit à un navire qu'il a fait abandonner par ses matelots, des hommes dont il a probablement amené la désertion d'un autre navire qui venait de quitter le port, et poursuit ainsi son détestable métier.

La police fluviale est appelée à corriger les résultats d'un mauvais système. Le service du port est si difficile qu'il a toujours coûté beaucoup plus qu'il ne rapporte. Le département s'est constamment efforcé de maintenir les dépenses dans la limite des recettes, et si le corps de police a été réduit, c'est parce que la flotte qui visite ce port diminuait.

Les dépenses et recettes du service de la police fluviale ont été comme suit pendant les quatre derniers exercices:—

	Dépenses.	Recettes.	Déficit.
1887	$22,812 24	.....	.....
1888	17,989 51	.....	.....
1889	14,694 80	.....	.....
1890	8,627 61	.....	.....

Depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation les opérations suivantes ont été faites:—

	Nombre.
Arrestations de déserteurs	17
do pour absence sans permission	20
do pour refus d'obéir	17
do pour coups et blessures	1
do pour violation de domicile (arrêtés à bord)	6
do pour voies de fait sur des officiers de navires (arrêtés à bord)	3
do pour voies de fait sur des matelots (arrêtés à bord)	8
do pour vol de linge d'un navire do	1
Transport de témoins à la cour	15
do do à bord	12
do de matelots de la prison à bord (pour les empêcher de tomber entre les mains de racoleurs)	35
do de matelots invalides à bord de leur navire en rade et en partance (pour les empêcher de tomber entre les mains de racoleurs)	65
Recouvrement de pièces de bois volées ou perdues	12
do d'une chaloupe	1

Des rapports mensuels faisant connaître les actes quotidiens de la police, les mouvements de la chaloupe à vapeur et des bateaux, le nombre de personnes transportées à leurs bords, les arrestations opérées par la patrouille, le transport de prisonniers à la cour, à la prison, et retour, pour empêcher les matelots de tomber entre les mains de racoleurs, ont été régulièrement transmis à Ottawa. Le 13 novembre, ayant reçu instruction de congédier tous les hommes dont je n'avais pas absolument besoin, vu qu'il restait peu de navires transatlantiques dans le port et que le racolage était à peu près fini, je renvoyai les treize constables, et ne retins que les cinq officiers et le mécanicien de la chaloupe à vapeur pour maintenir l'ordre jusqu'à la clôture de la navigation.

J'ajouterai que, à la demande urgente des armateurs, l'honorable ministre de la marine a mitigé quelques-uns des ordres rigoureux qu'il avait donnés, et le corps de police a continué certains services qu'il avait jugés n'être pas de son ressort.

C'est un plaisir pour moi de constater que la conduite remarquablement bonne du corps entier est due à l'excellente exécution de services qui, lorsqu'il y avait un plus grand nombre de navires dans le port, étaient onéreux, jour et nuit.

Le chef et quatre patrons de chaloupes furent congédiés le 30 novembre, jour où le corps fut finalement licencié. Le dernier départ pour la mer eut lieu le 27, et le dernier arrivage de la mer le 28 novembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. U. GREGORY,
Agent du min. de la marine et surint. de la police fluviale de Québec.

ANNEXE No. 18.

CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE AVEC LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC AU SUJET DE LA POLICE FLUVIALE.

BUREAU DU CONSEIL DE COMMERCE,
QUÉBEC, 7 mai 1890.

A l'honourable C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le président et les membres du conseil de la chambre de commerce de Québec, de vous exprimer le regret que leur cause la décision prise par votre ministère de réduire la composition du corps de police fluviale de 20 à 15 hommes.

Cette mesure est très regrettable au moment ou la flotte de voiliers en marche pour Québec est deux fois plus nombreuse que celle qui nous est venue au printemps de 1889, et à cette époque une escouade de vingt hommes était à peine suffisante pour un circuit d'inspection de 20 milles où se font, sur les deux bords du fleuve, tous les chargements du port de Québec.

Aussi le conseil espère que, après avoir mûrement pesé ces raisons, votre ministère verra la grande nécessité qu'il y a pour lui de donner immédiatement l'ordre de porter notre corps de police fluviale à sa force numérique ordinaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
N. LEVASSEUR,
Secrétaire.

WASHINGTON, 12 mai 1890.

MONSIEUR,—L'honorable M. Tupper me prie d'accuser réception de votre lettre du 7 ayant trait à la composition du corps de police fluviale de Québec, et vous dire qu'il écrira longuement à votre chambre de commerce dès sont retour à Ottawa.

En attendant, il m'a donné instruction de vous faire remarquer qu'il n'a jamais eu l'intention de réduire le corps de police fluviale au-dessous de l'effectif nécessaire.

Quoique, après avoir bien étudié la question, il soit d'un avis absolument contraire à celui de votre corporation, le ministre sera bien aise de connaître les raisons spéciales qui la portent à dire qu'une escouade de quinze ou même de vingt hommes de police suffit à peine au circuit d'inspection ou de surveillance. A ce propos je dois vous remémorer qu'aux jours où le racolage des matelots était dans son plein et où le port de Québec voyait arriver et partir deux fois plus de navires qu'aujourd'hui, le corps de police ne se composait que de 20 hommes, et qu'il n'avait pas à sa disposition une chaloupe à vapeur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. C. CHIPMAN.

M. N. LEVASSEUR,
Secrétaire de le chambre de commerce,
Québec.

MINISTÈRE DE LA MARINE,
OTTAWA, 25 juin 1890.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 7 du mois dernier au sujet du corps de police fluviale de Québec et la réponse faite à cette lettre par M. Chipman le 12, le ministre de la marine et des pêcheries me charge de vous dire qu'il attendait la faveur d'une réponse à la lettre de M. Chipman donnant le renseignement demandé, et qu'il sera très obligé si le conseil veut bien s'occuper de cette affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
JOHN HARDIE,
Sous-ministre intérimaire.

M. N. LEVASSEUR,
Secrétaire de la Chambre de commerce,
Québec.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
QUÉBEC, 10 juillet 1890.

A l'honorable C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le conseil de la Chambre de commerce de Québec me charge de vous exprimer son sincère regret de n'avoir pas été en position de répondre à votre honorée du 12 mai, et spécialement à celle du 25 juin, au sujet de la réduction du corps de police fluviale de Québec. Une des raisons de ce retard, c'est que le conseil s'attendait à ce que vous écririez longuement sur ce sujet après votre retour de Washington à Ottawa. Une autre raison, c'est que, nous trouvant à l'époque la plus affairée de l'année, il est très difficile au conseil de se réunir régulièrement.

Permettez-moi maintenant de vous exposer, au nom du conseil, les raisons pour lesquelles, suivant lui, une escouade de quinze ou vingt hommes n'était pas suffisante le printemps dernier et suffit à peine pour le circuit d'inspection ordinaire et les circonstances pressantes.

Ce circuit, qui s'étend depuis New-Liverpool en amont jusqu'à l'Anse du Sauvage en aval de Québec, couvre une superficie de vingt milles, embrassant les deux rives, des baies, bassins, anses, etc., et l'arrondissement de juridiction du corps de police s'étend depuis Portneuf en amont jusqu'à l'île Barnabé en aval de Québec.

Ce printemps, la flotte dont on annonçait l'arrivée de la mer se composait d'au-delà de 120 navires—dès l'ouverture de la navigation—de plus que celle de 1889 à la même époque.

Il est bien vrai que lorsque le racolage des matelots était dans son plein et que le port de Québec voyait arriver et partir deux fois plus de navires qu'aujourd'hui, le corps de police ne se composait que de 20 hommes et qu'il n'avait pas à sa disposition une chaloupe à vapeur; la seule mention de ce fait suffit pour prouver que le corps de police était disproportionné aux besoins de la situation.

Plus tard, lorsque son contingent eut été partir à 25 hommes et qu'on lui eut donné une chaloupe à vapeur, même alors, commandé par des chefs habiles et énergiques, il eut toutes les misères du monde à combattre le racolage, à prévenir les meurtres, les voies de fait et les abus de toutes sortes. Presque tout le temps il a été tenu en activité.

Aujourd'hui le corps se compose de vingt hommes; dix sont de service pendant vingt-quatre heures, cinq sur le fleuve et cinq au poste, prêts à toute éventualité.

Dans l'opinion du conseil, cette escouade est bien faible pour une patrouille et un circuit comme ceux dont je viens de parler, et serait tout à fait insuffisante dans des cas pressants comme il peut s'en présenter à tout moment sur le fleuve, ou sur l'une ou l'autre rive.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
N. LEVASSEUR.
Secrétaire.

MINISTÈRE DE LA MARINE, OTTAWA, 16 juillet 1890.

MONSIEUR,—Le ministre de la marine et des pêcheries me charge d'accuser réception de votre lettre du 10 du courant.

Il est bien aise de penser, par votre retard à vous occuper de cette question, qu'elle n'est pas aussi importante qu'il avait d'abord supposé que votre chambre de commerce la jugeait.

Il est bien vrai que le secrétaire du ministre vous a informé, au mois de mars, que le ministre traiterait plus longuement la question lorsqu'il serait de retour de Washington ; mais je dois vous remettre en mémoire qu'il demandait qu'on lui exposât, en attendant, les raisons spéciales qui portaient votre conseil à protester énergiquement contre la réduction du corps de police fluviale de Québec.

Une investigation sérieuse des opérations réelles de ce corps avait conduit le ministère à la conclusion que son effectif était beaucoup plus nombreux que ne l'exigeaient les besoins du service.

De plus, voyant que les recettes provenant de la taxe des navires n'équilibraient pas les dépenses, ainsi qu'on le voulait dès l'origine, il s'est cru d'autant plus obligé à restreindre les dépenses au plus bas chiffre compatible avec l'efficacité du corps de police.

Personnellement, le ministre est d'opinion que les navires qui fréquentent le port de Québec retireraient un grand avantage de l'abolition de la taxe si Québec se chargeait d'entretenir le corps de police pour les protéger, comme la chose se pratique à Montréal, Halifax, Saint-Jean, et dans tous les autres ports du Canada.

A la ville de Québec, cependant, de décider sur ce point. Mais il n'y a point de raison pour demander aux habitants des autres villes, qui entretiennent leur propre police sans contribution fédérale, de participer aux frais d'entretien du corps de Québec.

Le ministre est heureux de dire qu'on ne peut rien trouver pour contester que le département a raison de vouloir restreindre les dépenses de ce service aux recettes qu'apporte la taxe prélevée sur les navires qui fréquentent le port de Québec.

Vous verrez par les chiffres suivants puisés aux rapports officiels que les dépenses, tant à Montréal qu'à Québec, ont dépassé les recettes depuis quelques années.

RELEVÉ des recettes et dépenses de la police de port, à Québec et à Montréal, depuis le 1er juillet 1869 jusqu'au 30 juin 1889.

	Recettes.	Dépenses.
	$ cts.	$ cts.
Pour l'exercice expiré le 30 juin 1870	23,996 68	18,461 83
do do 1871	21,235 06	17,400 73
do do 1872	27,215 80	20,348 00
do do 1873	26,618 50	32,653 87
do do 1874	28,650 39	38,897 52
do do 1875	25,620 09	37,895 00
do do 1876	26,499 09	41,222 68
do do 1877	28,598 10	35,006 37
do do 1878	26,702 43	37,560 14
do do 1879	21,464 97	36,486 50
do do 1880	21,510 15	35,225 54
do do 1881	27,375 09	35,451 07
do do 1882	21,420 33	42,316 56
do do 1883	28,060 02	38,318 65
do do 1884	28,497 25	41,980 72
do do 1885	20,698 79	38,082 92
do do 1886	24,089 97	43,916 57
do do 1887	22,934 46	40,349 12
do do 1888	21,072 73	37,279 52
do do 1889	19,688 27	31,647 50
	491,948 17	700,500 81
A déduire les recettes des dépenses	.....	491,948 17
Surplus de la dépense sur les recettes	.....	208,552 64

D'après des données que le ministre a fait recueillir sur la manière dont le même service est exécuté dans certains grands ports, on voit que si votre département est en faute, c'est plutôt parce qu'il entretient un corps de police plus nombreux que la nécessité le demande.

Il n'est pas tenu compte dans les ports des Etats-Unis, des caboteurs et des navires de l'intérieur. Dans les chiffres suivants ce cabotage est omis dans le cas de Québec, pour faciliter la comparaison :—

Port.	Tonneaux, arrivés.	Tonneaux, sortis.
New-York	6,312,479	5,980,902
Boston	1,424,246	1,256,270
Québec	511,464	462,828

Or, il est bon d'observer qu'à Boston le corps de police se compose de 20 hommes qui sont chargés de protéger cette flotte énorme. En tout temps la chaloupe à vapeur contient le même nombre de constables que la nôtre de Québec.

A New-York, où la flotte est encore plus immense et le circuit beaucoup plus vaste, la patrouille n'est faite que par 30 hommes. La juridiction du corps de police s'étend dans toutes les baies du haut et du bas de la rivière jusqu'aux limites septentrionales de la ville et sur les rives de Brooklyn, de Long Island, de Staten Island et du New-Jersey.

A Québec, la longueur du circuit ne change rien au nombre de l'équipage ou de l'effectif de la chaloupe, ainsi que le dit votre lettre.

Votre autre raison n'est pas meilleure, d'après le ministre, puisque l'emploi d'une chaloupe à vapeur n'a pas nécessité un effectif plus nombreux que lorsqu'on se servait de bateaux à roues. Au reste, à l'époque où le changement d'embarcation a eu lieu, les autorités locales n'ont pas demandé au département de fournir la chaloupe à vapeur et d'augmenter la poliee.

Le grand nombre d'hommes adjoints au corps a été employé à des corvées qui n'appartiennent pas à une police maritime, telles que la surveillance et la protection de propriétés en ville. L'examen des documents cités plus haut a amené la découverte de ces faits, et le parlement n'a jamais sanctionné ces corvées.

En réponse à votre argument que certaines éventualités urgentes pourraient surgir, je dois vous dire que le département s'en occupera quand elles se produiront, comme il est fait pour les corps de police civique.

Le ministre espère donc que le conseil, après avoir remis la question à l'étude, admettra qu'il n'existe pas de raison pour faire droit à sa demande de doubler le contingent du corps qui s'acquitte si bien de ses fonctions de police fluviale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN HARDIE,

Sous-ministre intérimaire de la milice.

M. N. LEVASSEUR,

Secrétaire de la Chambre de Commerce, Québec.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,

QUEBEC, 16 décembre 1890.

A l'honorable C. H. TUPPER,

Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre communication n° 4077 du 16 juillet dernier, le conseil de la chambre de commerce de Québec me charge de vous exposer les raisons pour lesquelles il a protesté contre la réduction du corps de police du port. On attendait alors un beaucoup plus grand nombre de navires.

La diminution survenue dans le nombre des navires qui visitent notre port peut avoir porté l'honorable ministre de la marine et des pêcheries à supposer qu'un corps de police moins nombreux serait suffisant. Dans le cas actuel ceci n'est pas, selon

l'opinion du conseil, une raison qui puisse justifier de réduire le corps en question, attendu que les navires qui viennent charger ici sont disséminés aux extrêmes limites du port, ce qui oblige notre police à faire de fréquentes tournées à des distances d'une douzaine de milles, que les navires soient en petit ou en grand nombre.

Quant à l'opinion que la ville devrait se charger des frais de la police fluviale, il n'y a pas de doute que les navires recevraient un grand avantage si la taxe à laquelle ils sont actuellement soumis était abolie.

Ce qui peut s'appliquer à Montréal ne s'applique point à Québec.

A Montréal, les mouillages sont propriété de l'Etat, tandis qu'ici, à Québec, ils appartiennent à des particuliers.

Le conseil n'est pas d'opinion qu'il soit toujours à propos, en matières publiques, que les dépenses n'excèdent pas les recettes.

Comme le port de Québec est très grand, il doit nécessairement être plus dispendieux que celui de Montréal, où la police peut, en quelques minutes, se transporter d'un endroit à l'autre.

Le conseil vous offre l'expression de ses remercîments pour l'exposé très complet que vous lui avez donné sur cette affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

N. LEVASSEUR,
Secrétaire.

MINISTÈRE DE LA MARINE,
OTTAWA, 22 décembre 1890.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 16 de ce mois. Le ministre a été très heureux de voir que le résultat des opérations de la police fluviale de Québec, pendant la dernière saison, a été de nature à le justifier d'avoir diminué la force numérique de ce corps, et il remarque avec plaisir que, après les explications qu'il a données, votre conseil s'aperçoit apparemment qu'il n'a pas négligé les intérêts maritimes du port de Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

M. N. LEVASSEUR,
Secrétaire de la Chambre de commerce,
Québec.

ANNEXE No 14.

RAPPORT DU COMITÉ DE LA COMMISSION MARITIME INTERNATIONALE AU SUJET D'UNE LIGNE DE CHARGE UNIFORME.

TIRANT D'EAU AUQUEL LES NAVIRES DOIVENT ÊTRE RESTREINTS LORSQU'ILS SONT CHARGÉS.

Ligne de charge maxima uniforme.

WASHINGTON, 26 novembre 1889.

Au contre-amiral S. R. FRANKLIN,
Président de la conférence maritime internationale, etc.

MONSIEUR,—Votre comité ayant été institué dans le but de faire un rapport au sujet d'une ligne de charge uniforme, s'est tout d'abord efforcé de recueillir autant de données que possible sur cette importante question.

La loi anglaise, telle que consignée dans le *Merchant Shipping Act*, 1876 (39 et 40 Vic., c. 80), confère au conseil de commerce certains pouvoirs de retenir des navires britanniques et étrangers qui, étant surchargés ou improprement chargés, ne se trouvent pas en état de prendre la mer sans danger sérieux pour la vie humaine. Ces pouvoirs peuvent être exercés contre des navires étrangers lorsque ces derniers ont pris à bord toute leur cargaison, ou une partie de leur cargaison, dans un port du Royaume-Uni, et sont, étant dans ce port, peu sûrs pour raison de surcharge ou de charge impropre.

Dans le but de mettre cette loi à effet d'une manière compatible, d'un côté avec les intérêts du commerce et de l'autre avec la protection que réclament la vie et la propriété, certains règlements généraux—après des minutieuses investigations instituées par un comité nommé par le président du conseil de commerce et par le conseil lui-même—furent préparés à l'effet de déterminer quand un navire doit être regardé comme surchargé ou non. Ces règlements assignent aux navires un franc-bord qui, d'après les renseignements pratiques recueillis à ce sujet, est jugé suffisant pour prévenir une surcharge dangereuse sans nuire mal à propos au commerce, et ils contiennent des tableaux assignant le franc-bord qui peut convenir aux navires de la classe la plus élevée consignés dans le registre du Lloyd, ou d'une résistance équivalente, et qui doit être augmenté pour les navires d'une résistance inférieure.

Ces règlements ont bien servi à déterminer la charge propre aux navires britanniques qui sont classés dans le registre du Lloyd, ou pour d'autres navires dont la résistance et la capacité à transporter certaines cargaisons particulières peuvent facilement être vérifiées par les inspecteurs du conseil de commerce.

Cependant, pour les navires qui prennent des chargements dans le Royaume-Uni et qui ne sont pas classés dans le registre du Lloyd, ou dont les particularités ne peuvent être vérifiées sans un examen minutieux, le difficile est que la loi qui a pour objet de prévenir les dangers résultant de la surcharge ne peut être mise à effet sans désavantage sérieux pour les armateurs et les propriétaires de cargaisons, conséquence de la difficulté de déterminer si les navires peuvent porter le chargement en question.

Pour ces raisons, il est évidemment à désirer que des mesures soient prises pour en arriver à connaître, d'une manière simple et façile, et sans perte de temps, si un navire chargeant dans un port du Royaume-Uni est capable de prendre un chargement particulier.

Ces remarques s'appliquent naturellement aussi aux navires qui chargent ailleurs, car il y va des intérêts les plus importants, communs à toutes les nations, que toutes les mesures possibles soient prises pour protéger la vie et la propriété contre les dangers du surchargement.

Aussi, il est de la plus haute importance que l'on en vienne à trouver, en établissant une ligne de charge sur les bâtiments de mer, une méthode simple et sûre pour décider si un navire prenant son chargement doit être retenu pour surcharge ou si on doit lui laisser prendre la mer.

Le gouvernement britannique a récemment porté cette question à l'attention d'autres gouvernements. Mais comme elle en est restée là, il est permis de se demander si la conférence qui a lieu en ce moment ne pourrait pas faire quelque chose pour amener une entente.

Or, d'après ce que votre comité a pu constater, les lois de plusieurs nations maritimes contiennent des dispositions au sujet du surchargement et qui permettent aux autorités locales de retenir les navires surchargés. Mais nulle part, excepté en Angleterre, il existe des règlements qui permettent de déterminer, au moyen d'une ligne de charge, si un navire est en mesure de porter un certain chargement.

Pour en arriver à faire des règlements de cette nature et pour les mettre à exécution, il semblerait nécessaire d'induire les gouvernements des nations maritimes, non seulement à instituer des investigations comme celles qui ont été faites par la Grande-Bretagne et dont il est question plus haut, mais aussi à établir un personnel d'officiers compétents suffisant pour assurer l'universelle observation des lois, et à établir des cours d'appel chargées de juger les plaintes portées contre une détention injuste, et d'adjuger des dommages-intérêts aux armateurs et expéditeurs dans le cas d'une détention injustifiable.

Votre comité est d'opinion que cette démarche serait entourée de difficultés très graves, car les gouvernements ne pourraient entrer dans le mouvement que si les conditions de leur pays le permettent, et ces conditions varient beaucoup. Il ne faut pas oublier que l'établissement d'un s'ystème comme celui qui existe dans la Grande-Bretagne entraînerait une somme considérable de travaux scientifiques et des dépenses énormes. En outre il est permis de se demander s'il est bien nécessaire de faire une loi à propos de lignes de charge pour prévenir les dangers du surchargement, car on peut dire que des sauvegardes suffisantes sont données par la responsabilité des armateurs vis-à-vis les expéditeurs et leurs assureurs, et par le contrôle qu'exercent les assureurs et les institutions qui font la classification des navires. Il peut y avoir aussi des circonstances particulières à certains pays—comme, par exemple, le fait que leurs exportations générales ne se composent que de marchandises légères, lesquelles ne mettent pas en danger la stabilité des navires—qui amènent l'abstention de leurs gouvernements.

Votre comité est porté à croire que pour ces raisons, nonobstant les avantages qui découleraient de l'établissement d'un mode uniforme de lignes de chargement, cette question n'est pas assez mûre pour être débattue par la conférence, et qu'elle doit être laissée aux négociations qui doivent avoir lieu entre les gouvernements des nations maritimes.

Nous devons faire observer, en terminant, que le présent rapport a été unanimement sanctionné par les soussignés, membres de votre comité, et que M. Thomas Gray, qui a été obligé de partir avant la lecture et la signature du dit rapport, a déclaré qu'il abondait dans ses conclusions générales.

(Signé) SIEVEKING,
Président du comité.
" J. MAURITY,
" R. BAUGENCY,
" CHIA. NI. HSI,
" E. RICHARD,
" R. SETTEMBRINI,
" D. HUBERT,
" CLEMENT A. GRISCOM.

ANNEXE No. 15.

CHAPITRE 9.

Acte motifiant les Actes de la marine marchande au sujet de la ligne de charge.

19 juin 1890.

Qu'il soit statué par Sa Très Excellente Majesté la Reine, par et avec l'avis et le consentement des Lords spirituels et temporels, et des Communes, en ce présent parlement assemblés, et par leur autorité, comme il suit :—

Marque obligatoire de la ligne de charge. 39 et 40 Vic., chap. 80.

1. L'*Acte de la marine marchande*, 1876, sera, à dater de l'expiration de six mois après la sanction du présent acte, interprété comme si, dans les articles vingt-six et vingt-sept du dit acte, les paragraphes suivants étaient insérés aux lieu et place des paragraphes cotés (2) dans les dits articles respectivement :—

"(2.) Le centre de ce disque sera posé à tel niveau, au-dessous de la ligne de pont marquée sous l'empire du présent acte, qui sera approuvé par le Bureau de Commerce (*Board of Trade*), et indiquera le maximum de la ligne de charge en eau salée à laquelle il sera permis de charger le navire."

Néanmoins, la position du disque sera fixée en conformité des tables préparées par le comité des lignes de charge nommé avant la sanction du présent acte, sauf la variation que l'on jugera nécessaire par suite de toute différence entre la position de ligne de pont indiquée en vertu des dispositions de l'*Acte de la marine marchande*, 1876, et la position de la ligne à partir de laquelle est mesuré le franc bord d'après les dites tables, et sauf aussi toutes modifications des dites tables et de leur application qui pourront de temps à autre être sanctionnées par le Bureau de Commerce.

En sanctionnant ces modifications, le Bureau de Commerce devra tenir compte de toutes représentations qui pourront lui être faites par quelque corporation ou association pour l'inspection ou l'enregistrement des navires alors nommée ou approuvée par le Bureau de Commerce pour les fins du présent acte.

Règlements.

2.—(1.) Le Bureau de Commerce chargera le comité du Lloyd's préposé à l'enregistrement des navires britanniques et étrangers, ou, au choix du propriétaire du navire, toute autre corporation ou association préposée à l'inspection ou l'enregistrement des navires, approuvée par le Bureau de Commerce, ou tout employé du Bureau de Commerce spécialement désigné à cet effet par le Bureau, d'approuver et attester en son nom et au besoin la position de tout tel disque comme susdit, et toute modification qui y sera apportée, et pourra fixer les honoraires à recevoir pour cette approbation et cette attestation.

(2.) Le Bureau de Commerce pourra établir des règlements—

(*a*) déterminant la nature des lignes ou marques dont on se servira à propos du disque, afin d'indiquer le maximum de la ligne de charge dans différentes circonstances et en différentes saisons, et déclarant que les dispositions de l'*Acte de la marine marchande*, 1876, seront exécutoires comme si la ligne était tirée au centre du disque ;

(*b*) au sujet de la manière dont le disque et les lignes de marque s'y rattachant devront être marquées ou apposées sur le navire, soit en les peinturant, les entaillant, ou autrement ;

(*c*) au sujet des demandes et des formules d'attestations ou certificats en vertu du présent acte ; et

(*d*) exigeant l'inscription de ces attestations et autres particularités quant au tirant d'eau et au franc bord du navire, dans le livre de loch officiel du navire, ou autre mode de publicité à bord du navire, et au sujet de la délivrance de copies des ces inscriptions.

Tous ces règlements, tant qu'ils resteront en vigueur, auront le même effet que s'ils étaient décrétés par le présent acte.

Dispositions applicables aux navires des colonies.

3. Lorsque la législature d'une possession britannique aura par un statut pourvu à la fixation, la marque et l'attestation de lignes de charge sur les navires enregistrés dans cette possession, et s'il appert à Sa Majesté la Reine que les dispositions de ce statut sont basées sur les mêmes principes que les dispositions du présent acte, et qu'elles sont également effectives pour constater et déterminer le maximum des lignes de charge jusques auxquelles ces navires peuvent être sûrement chargés en eau salée, et pour donner avis de ces lignes de charge aux personnes intéressées, Sa Majesté pourra, par un arrêté en conseil, déclarer que toute ligne de charge établie et marquée, ainsi que toute attestation délivrée, en vertu du dit statut, auront, à l'égard des navires ainsi enregistrés, le même effet que si la ligne eût été établie et marquée, et l'attestation donnée, en vertu du présent acte.

Les articles un et deux du présent acte ne s'appliqueront pas aux navires enregistrés dans une possession britannique avant l'expiration de douze mois à compter de la sanction du présent acte.

Dispositions applicables aux navires étrangers.

4. Lorsque le Bureau de Commerce certifiera que les lois et règlements alors en vigueur dans un état étranger au sujet du surchargement ou du mauvais chargement sont aussi efficaces que les dispositions des Actes de la marine marchande à leur égard, Sa Majesté pourra, par un arrêté en conseil, déclarer que, sur preuve qu'un navire de cet Etat s'est conformé à ces lois et règlements, il ne sera point, lorsqu'il sera dans un port du Royaume-Uni, passible de détention pour inexécution des dites dispositions des Actes de la marine marchande, et il ne sera pas, non plus, passible d'aucune amende à laquelle il serait d'ailleurs exposé pour ne s'être pas conformé à ces dispositions.

Toutefois, le présent article ne s'appliquera pas aux navires d'aucun pays étranger dans lequel il paraîtra à Sa Majesté que des dispositions correspondantes ne s'étendent pas aux navires britanniques.

Définition de "milieu du navire."

5. Pour les fins de l'*Acte de la marine marchande*, 1876, tel que modifié par le présent acte, l'expression "milieu du navire" signifiera le milieu de la longueur de la ligne de charge mesurée à partir du côté d'avant de l'étrave et allant au côté d'arrière de l'étambot.

Titre abrégé.

6. Le présent acte peut être cité sous le titre : *Acte de la marine marchande*, 1890.

ANNEXE No 16.

RAPPORT SUR LES OBSERVATIONS DES MAREES.

TORONTO, décembre 1890.

A l'honorable C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les observations qui ont été faites cette année.

Au cours du printemps dernier une correspondance fut entamée avec le bureau hydrographique de l'amirauté britannique et avec le surintendant de la commission géodésique des Etats-Unis, au sujet de la meilleure manière à employer pour conduire les observations des marées. Au commencement de l'été, commande fut donnée à J. White, de Glasgow, pour trois marégraphes Thompson, ainsi que pour un baromètre enregistreur anéroïde destiné à tenir note de la hauteur du baromètre. Toutefois, ces instruments n'étaient encore arrivés au moment où la navigation a été close sur le Saint-Laurent, en sorte que nous ne pourrons pas nous en servir avant l'année prochaine.

Suivant en cela le conseil donné par le professeur T. C. Mendenhall, de la commission géologique des Etats-Unis, un instrument Stierlé fut acheté chez Hugh Bilgram, de Philadelphie, et il a été mis en opération à Liscomb. Cet instrument avait un défaut, ou bien l'observateur n'en a pas compris le fonctionnement; car pendant une grande partie du temps qu'il a été en opération les aiguilles, qui devaient pratiquer des trous dans le papier toutes les heures, ne l'ont pas fait. Le registre accuse un bon nombre de mouvements pulsateurs, semblables à ceux qu'on a remarqué à quelques-unes des stations indiennes, dus à des oscillations de l'eau dans les limites du port, et qui ne sont pas de vrais mouvements de marées.

Le rapport du lieutenant Gordon est annexé au présent.

Suivant vos instructions, je partis de Toronto le 16 septembre pour aller visiter différentes stations du bas Saint-Laurent, afin de m'assurer si elles pourraient convenir à l'étude des marées. La première visite fut celle de la Pointe-au-Père. A environ 800 pieds nord-est du phare il y a un rocher dont le dessous n'est jamais découvert et le dessus jamais couvert. Cependant M. Anderson, l'ingénieur du département, avec qui je me suis consulté, est d'avis que les frais de construction d'un abord pour rendre ce point accessible pendant les tempêtes seraient excessifs. Le seul autre moyen praticable à cette station serait, suivant moi, de creuser à quelques verges au nord du mât de pavillon un puits dans lequel serait insérée la boîte du marégraphe et qui serait mis en communication avec la mer par un tuyau à siphon. Il faudrait enfoncer ce tuyau afin de le protéger contre la gelée lorsque la marée est basse. Comme l'explique le manuel de Baird, il irait graduellement en pente vers le haut, et le point le plus élevé serait au puits, où il descendrait et serait raccordé à la boîte du marégraphe au fond du puits. Au point le plus élevé de ce tuyau à siphon se raccorderait un tuyau vertical ayant deux robinets séparés et un petit réservoir rempli d'eau de mer. Par cette disposition, l'air qui s'accumulerait dans le tuyau à siphon serait, en ouvrant le robinet d'en bas pendant que celui d'en haut reste fermé, refoulé dans l'espace qui sépare les deux robinets; puis, en fermant le robinet d'en bas et ouvrant celui d'en haut, l'air sortirait du tuyau. Ainsi l'air pourrait être chassé à n'importe quelle marée, tandis que par le mode employé aux

stations indiennes il ne l'est qu'à marée haute, et il ne serait pas essentiel que le point le plus élevé du siphon fût au-dessous de la plus basse pleine marée. Il serait nécessaire, aussi, d'établir un tuyau à siphon plus petit qui se raccorderait à une boîte dans laquelle serait placé un marégraphe ordinaire. Par l'accord des relèvements de ce dernier avec le marégraphe automatique on pourrait s'assurer si le tube à siphon fonctionne bien. Les extrémités des tuyaux sous l'eau seraient protégées par des crépines, légère modification de ceux qui ont été adoptés aux stations indiennes.

Rimouski.—A Rimouski il y a un quai, mais on me dit qu'il faut y faire souvent du dragage pour y maintenir une profondeur d'eau suffisante. Par conséquent, si on l'établissait ici, il y aurait danger que le tube qui unit le marégraphe avec l'eau de marée fût engorgé de sable.

Rivière-du-Loup.—Ici il y a une jetée, mais comme elle se trouve à plusieurs milles hors de la ville, il serait difficile de trouver quelqu'un pour veiller à l'instrument pendant l'hiver. Cependant, elle conviendrait bien pour y faire, en été, de courtes séries d'observations.

Tadousac.—On est à prolonger le quai de Tadousac, et dans la partie neuve de cette construction on pourrait trouver un bon endroit pour y établir un marégraphe. Le puits pourrait être creusé dans le quai. La principale objection contre cette localité, c'est que les enregistrements du marégraphe seraient très probablement influencés par l'énorme volume d'eau que charrie la rivière Saguenay, principalement au printemps.

Malbaie.—Ici il y a deux quais. Celui du Cap à l'Aigle conviendrait probablement mieux à l'établissement d'un marégraphe, car il est moins fréquenté par les bateaux à vapeur, et il est bien situé pour qu'on puisse y faire une courte série d'observations à l'aide de l'échelle. Si on pouvait trouver une personne compétente pour en prendre charge, un marégraphe Stierlé pourrait servir ici.

Comme les bateaux d'été avaient à peu près terminé leur service et que le voyage d'un endroit à l'autre se faisait lentement, je pensai qu'il valait mieux ne pas pousser plus loin; mais il sera bon de faire prendre de courtes séries d'observations sur d'autres points, pendant que l'on obtient ailleurs les longues séries.

Une correspondance a été échangée entre le ministère de la marine et celui des travaux publics aux fins de prendre des arrangements pour établir un marégraphe au Cap à la Roche, et il est à espérer que de longues séries d'observations seront prises en cet endroit. Le choix pour les autres longues séries paraît être entre Rimouski et Tadousac. A Rimouski les difficultés mécaniques sont plus grandes, mais sous d'autres rapports cette localité paraît être la plus favorable.

Une correspondance a été échangée avec le conseil municipal de Saint-Jean, N.-B., pour l'engager à participer à notre œuvre en fournissant un observateur; mais il a refusé.

Une ancienne série d'observations prises à Halifax font en ce moment l'objet des études de M. Roberts, du bureau du *British Nautical Almanac*, qui va calculer les marées de ce port pour l'année prochaine.

Au mois de novembre j'ai assisté à Boston aux séances du comité chargé de discuter la meilleure méthode à prendre pour vérifier la situation du pôle nord magnétique. J'y ai fait la rencontre du professeur T. C. Mendenhall, qui m'a dit que la station de marée la plus rapprochée où il se fait actuellement des observations pour la commission géodésique des Etats-Unis est à Sandy-Hook. En conséquence, le 15, après l'assemblée, je me rendis à Sandy-Hook. Ici deux marégraphes sont en opération, un Stierlé et un ordinaire. Le but de ma visite était principalement de connaître les précautions qu'il est nécessaire de prendre contre la gelée. M. Spalding, l'observateur en charge, m'a dit que tout ce qu'il y avait à faire était de tenir un poêle à pétrole allumé dans la chambre du marégraphe; mais il avait été autrefois observateur sur la côte du Maine, où il y avait d'autres précautions à prendre. Là on fait circuler de l'eau chaude par un tuyau de 1¼ pouce entre l'enveloppe extérieure et le puits, en descendant sur un côté et en remontant sur l'autre. La circulation était entretenue par deux tonneaux de 150 gallons, l'un à un niveau plus élevé que

l'autre. L'eau était pompée, au moyen d'une pompe foulante, du tonneau d'en bas à celui d'en haut, et l'alimentation était réglée à l'aide d'un robinet et la circulation se faisait de façon à ce que le tonneau d'en haut se vidât en 24 heures. L'eau était chauffée en passant par un serpentin autour d'un poêle à charbon. Il fallait beaucoup d'attention pour bien régler la circulation, parce que si la chaleur était moindre que d'habitude la circulation était plus rapide, car il y avait moins de différence de température entre l'eau d'en bas et celle d'en haut, et conséquemment il y avait danger que le tonneau d'en haut se vidât avant l'expiration des 24 heures. Depuis mon retour à Toronto, j'ai fait des expériences avec un appareil de ma façon pour entretenir une circulation automatique d'eau chaude à la profondeur nécessaire au-dessous de la source de chaleur. Mes expériences ne sont pas encore terminées, mais jusqu'ici elles me portent à croire que la méthode va réussir. Le cas échéant, je ferai un nouveau rapport et je décrirai la méthode.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHARLES CARPMAEL,
Directeur.

RAPPORT SUR LES ÉTUDES DE MARÉES FAITES DANS LES PROVINCES MARITIMES DU CANADA PENDANT LA SAISON DE 1890.

A M. C. Carpmael,
Directeur du service météorologique,
Toronto.

Monsieur,—Ayant enfin reçu de l'honorable C. H. Tupper, ministre de la marine et des pêcheries, l'autorisation d'exécuter la proposition que j'avais faite d'établir deux stations d'échelle de marée sur nos côtes de l'Atlantique, j'ai décidé d'en établir une à Port-Canso et l'autre dans le port de Liscomb, Nouvelle-Ecosse.

Le but de l'établissement de ces deux stations était de contrôler l'exactitude des constantes de marées telles qu'elles paraissent aux tableaux de marées de l'amirauté britannique, et comme le calcul des tableaux de marée pour Halifax, d'après des données consignées aux archives du bureau des hydrographes, à été accepté, si les constantes des tableaux de l'amirauté étaient trouvées approximativement elles pourraient être utilisées de façon à faire d'Halifax une source de renseignements pour tous les ports entre Scatari et le Cap-de-Sable.

Par ordre du ministre, je vous remets tous les documents se rattachant à ces stations, et je vais vous décrire en peu de mots les méthodes adoptées pour obtenir les observations en ces endroits.

L'instrument dont je me suis servi à Canso était une échelle de marée faite sur le modèle de celle dont le dessin a paru dans mon rapport des études de 1887 inséré dans celui du ministère. Cette échelle a été construite pour une hausse et une baisse de 7 pieds, attendu que les tableaux de l'amirauté indiquent en cet endroit une hausse de 6 pieds au printemps. Elle a tort bien servie pour la plus grande partie des séries ; mais pendant la seconde lunaison il y a eu quelques marées exceptionnellement hautes, provoquées, je crois, par certaines conditions météorologiques. Une marée s'est élevée à plus de 8 pieds, couvrant quais, etc. ; elle était accompagnée d'une brise très fraîche qui poussa des débris de toutes sortes autour de la base du marégraphe, si bien que le tuyau fut engorgé. Il s'en est suivi une perte de plusieurs jours, bien que l'observateur, M. Young, m'ait télégraphié pour me demander des instructions, et que je lui ai répondu aussitôt après avoir reçu sa dépêche en arrivant au port.

Nous pouvons avoir deux séries de cette station : la première une lunaison complète, et l'autre une semi-lunaison. Le principe adopté était de faire cinq mesurages

séparés à une minute d'intervalle chaque heure, les moments étant 58^m 59^m 0^m 1^m 2^m. Si l'observateur est en retard, les moments exacts des mesurages sont consignés, en sorte que la hauteur à l'heure peut être facilement obtenue par interpolation graphique. Nous avons eu l'heure tous les jours par la station telégraphique de Canso; c'était celle des 60° ouest de Greenwich. Pendant tout le temps des séries, il n'y a jamais eu plus que quelques secondes de différence.

Le zéro de l'échelle était en rapport avec un repère coupé dans une grosse pierre sur le rivage au-dessus de la marque des hautes eaux, du côté nord-ouest de la jetée sur laquelle l'échelle était boulonnée.

Liscomb.—A Liscomb, l'observateur était le capitaine W. H. Pye, un vieux capitaine de navire qui habite maintenant Liscomb. Le capitaine est propriétaire du quai sur lequel était le bâtiment du marégraphe, et plusieurs années auparavant il avait été préposé à l'observation des marées sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, pendant que le capitaine Orlebar, M.R., en faisait l'hydrographie; il était donc parfaitement compétent pour les études qu'il s'agissait de faire. A cette station on s'est servi d'un petit marégraphe portatif. Il est du modèle appelé marégraphe Stierlé, d'après le nom de son inventeur; et les membres de la commission hydrographique des Etats-Unis qui l'ont employé me disent en avoir obtenu de bons résultats.

Ce marégraphe est à trois cylindres, et l'enregistrement se fait sur un papier à texture continue qui, se déroulant d'un cylindre et passant par-dessus le cylindre central, va s'enrouler au troisième.

Le cylindre central est mis en mouvement par l'horloge et accomplit deux révolutions en 24 heures. A chaque bout il y a douze poinçons qui piquent le papier à mesure qu'il passe. Ce cylindre à 4 pouces de diamètre à peu près, et si l'horloge marche bien, l'enregistrement se fait à raison de un pouce de papier par heure.

L'enregistrement de la hauteur de l'eau se fait par un crayon fixé à un arbre portant une vis sans fin, et il a été fait ici de telle sorte qu'un pouce d'ordonnée de hauteur représentait un pied de hausse et de baisse de marée. Le cylindre à 14 pouces de long, et pour les hauteurs excédant 12 pieds on emploie un arbre portant une vis sans fin, taillé à 2 révolutions ou pieds par pouce, ou à n'importe quel degré voulu. Cet arbre est mis en mouvement par une roue à aubes, le marégraphe étant placé immédiatement au-dessus du puits. Les aubes de la roue sont garnies de rebords, et contiennent trois entailles cycloïdales pratiquées jusqu'à la périphérie de la roue. La hausse et la baisse de la marée sont enregistrées sans interruption.

On peut aussi se servir de cette échelle comme marégraphe à un seul cylindre, en détachant les deux cylindres auxiliaires et en attachant une simple feuille de papier sur le cylindre central avec de petites bandes élastiques. Si vous employez cet instrument à l'avenir, je vous recommande fortement de vous en servir de cette manière, car j'ai constaté que le desserrement et le serrement du papier, dus à des changements dans la condition hygrométrique de l'atmosphère, influent d'une manière très appréciable sur la marche de l'horloge. On obvierait à cet inconvénient en se servant d'un marégraphe à un seul cylindre, et il n'y a pas de raison pour que, avec un peu de pratique, l'observateur ne change pas facilement le papier sans déranger la marche de l'horloge; cependant le cylindre peut être levé pour changer le papier et replacé sans occasionner des retards considérables.

A cette station, j'ai préparé un registre que je vous ai remis. Les instructions portaient que le marégraphe devait être visité quatre fois par jour, vers le temps des marées haute et basse, le jour et la nuit; C'est ce qui a été fait, sans y manquer une seule fois, pendant toute la durée de deux lunaisons couvertes par les observations; à chaque visite le crayon marqueur était mu verticalement en secouant la roue à aubes. En ce moment l'heure juste était consignée, ainsi que l'heure indiquée par l'horloge, et la hauteur de l'eau sur l'échelle en dehors du puits.

Nous avons eu ainsi, chaque jour, quatre observations absolues de l'heure et de la hauteur pour nous permettre de réduire l'enregistrement tracé par le crayon.

L'heure a été donnée par un chronomètre Poole enfermé dans une double boîte dans la maison de l'observateur et dans une position où il n'était pas sujet à de violentes variations de température. L'erreur a été déterminée par des observations

solaires artificielles au commencement des séries, et à la fin par une comparaison faite à Halifax. L'observateur avait soin de bien régler sa montre avant de visiter le marégraphe.

Le zéro du marégraphe était en rapport avec un repère établi sur une grosse roche près du puits à la tête du quai.

A cette station encore, il y a eu une marée exceptionnellement haute ; mais l'observateur est resté au marégraphe jusqu'à ce qu'elle eut baissé, en sorte qu'il n'y a pas eu d'interruption dans l'enregistrement.

Des comparaisons de ces deux stations ont donné une idée assez juste de la valeur de l'échelle et du marégraphe. Il n'y a pas de doute que ce dernier est préférable quand on peut avoir les services d'un observateur intelligent et capable, tandis que pour les mesurages de l'échelle tout ce qu'il faut c'est que l'observateur soit consciencieux. Vous vous persuaderez, j'en suis convaincu, que des observations au moyen de l'échelle seraient ce qu'il y aurait de mieux pour les stations intermédiaires de courtes séries.

Je dois ajouter que l'heure dont on s'est servie à Liscomb était celle du 60e méridien ouest.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ANDREW R. GORDON.
Lieut. M. R.

ANNEXE No 17.

Liste des personnes auxquelles des récompenses ont été données, en 1890, par le gouvernement canadien, pour services héroïques rendus dans des naufrages de navires canadiens, ou par le gouvernement britannique ou des gouvernements étrangers pour des services de même nature rendus par des navires du Canada dans des naufrages de navires britanniques ou étrangers.

Nom et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Genre de récompense.
		1889.	
Capit. Emil Kruger, commandant; Baumier, charpentier; Gottfried Wedel et Wilhelm During, matelots de la barque allemande *Charlotte and Anna*, de Danzig.	Services généreux rendus à l'équipage naufragé du brigantin *Proteus*, de Yarmouth, N.-E., abandonné en mer en se rendant de Portland, Maine, à Rosario.	2 février.	Une longue-vue binoculaire au commandant, $15 au charpentier et $10 à chaque matelot.
Capit. Hans Peter Lawson, commandant du steamer *Muskoka*.	Sauvetage de 8 personnes en danger de se noyer par le chavirement d'un yacht sur le lac Joseph, Ont.	21 août...	Une lettre de remerciements.
Capit. Alfred Bradford, commandant; George Miles Colson, matelot de la goélette *Aristook*, de Gloucester, Mass.	Sauvetage de 4 matelots de la goélette naufragée *J. L. Colter*, de Saint-Jean, N.-B., mise en pièces à 70 milles sud-est de Matanicus Rock.	19 sept....	Une montre d'or au commandant et une montre d'argent au matelot.
Equipage de la chaloupe de sauvetage de Port-Rowan, Ont.	Services en portant secours à la goélette *Erie Wave*, de Port-Burwell, échouée sur le bord du lac Erié, un mille en aval de Clear Creek, Ont.	30 do ..	$21.
Capit. M. S. Brewer, A. P. Marden et Loring Thorpe, pêcheurs, de South Bristol, Maine.	Efforts héroïques tentés pour sauver 5 hommes de l'équipage de la goélette *Ocean Belle*, de Digby, N.-E., jetée à la côte sur Thread of Life Ledges, près du cap Thrumb.	28 nov....	Une montre d'or à chacun.
Mme Wyatt, M. Thomas Wyatt et les membres de leur famille, de la station du phare à Forteau, détroit de Belle-Isle, côte du Labrador.	Aide, sollicitude et hospitalité, à l'occasion du naufrage du navire *Lily*.	16 sept..	Une horloge par les lords commissaires de l'amirauté.
Robert McIntosh, Alex. R. McNeil, Murdoch McNeil, pêcheurs, de la baie Saint-Laurent, N.-E.	Sauvetage de 3 pêcheurs dont le bateau avait chaviré.	19 do ..	Une longue-vue binoculaire à chacun.
Hugh McCullough, patron, et l'équipage de la chaloupe de sauvet. à Wellington, Ont.	Services lors du naufrage de la goélette *Kate*.	26 do ..	$43.
Wm Ward, patron, et l'équipage de la chaloupe de sauvetage à l'île Toronto, Ont.	Secours portés à un navire naufragé à Port-Crédit.	27 nov....	$32.
Ambrose Dowley et Kenneth McRae.	Sauvé un homme qui se noyait au large du port de Neil, N.-E.	7 déc. ..	Une montre d'argent à chacun.
Chas. Thomas, George Brown, jne, Chas. H. Thomas, E. Dempsey, P. Dempsey, jne, Jas. Dempsey, jne, Archibald Darrah, Jeffrey Gorman et John Darrah, de Herring Cove, N.-E.	Sauvetage de l'équipage de la goélette *Union* sur le bord de Herring Cove, N.-E.	22 do ..	$4 à chacun.

LISTE des personnes auxquelles des récompenses ont été données, etc.—*Fin.*

Nom et désignation des personnes.	Nature des services rendus.	Date des services rendus.	Genre de récompense.
		1885.	
L. Spafford, patron, et l'équipage de la chaloupe de sauvetage à la Pointe au Peuplier, Ont.	Services rendus à la goélette *Juria*.	27 oct. ...	$108.50.
		1886.	
do do ..	do do *Parthenon*.	22 nov. ...	
		1887.	
do do ..	do do *Glenora* ...	19 nov. ...	
		1889.	
do do ..	do barge *Valencia*	28 mai ..	
		1890.	
Capitaine Crosley, du navire *Equator*.	Sauvetage de l'équipage naufragé de la goélette *Sarah Godfrey*, abandonnée en mer. Paiement et frais de subsistance accordés.	31 mars ..	$83.20.
D. Rooney, patron, et l'équipage de la chalouge de sauvetage à Cobourg, Ont.	Services en allant au secours de 2 pêcheurs.	4 avril ..	$22.
Garrett et Cronk, et 4 hommes de l'équipage de la chaloupe de sauv. à Wellington, Ont.	Sauvetage de 2 pêcheurs de l'île de Goskell, dont le bateau avait chaviré.	7 do ..	$5 aux deux premiers, et $1.50 à chacun des 4 autres.
Wm Babb, patron, et l'équipage de la chaloupe de sauvetage à Goderich, Ont.	Tentative de sauver l'équipage du *Parisian*.	9 do ..	$46.25.
Harris Allan et Grant Gibbons, de Morrisburg, Ont.	Sauvetage d'une jeune fille qui se noyait à Morrisburg, Ont.	5 août ..	Une lettre de remerciements à chacun.
Capit. C. S. Petersen, commandant de la goélette américaine *Siegfred*, de Gloucester, Mass.	Généreux services en sauvant l'équipage de la goélette *Blizzard*, de Lunenburg, N.-E., abandonnée en mer.	3 nov. ..	Une montre d'or.

ANNEXE No 18.

ETAT DE LA CAISSE DES PILOTES INVALIDES DE QUÉBEC, POUR L'ANNÉE 1890.

QUÉBEC, 31 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des recettes et des dépenses de la caisse des pilotes invalides de Québec pendant l'année 1890, ainsi qu'un état des comptes de la corporation des pilotes durant la même période.

Les recettes totales de la corporation des pilotes ont été de	$127,734 19
Et les dépenses totales de	23,424 54
Laissant une balance de	$104,309 65

A distribuer entre 149 à 150 pilotes en exercice, soit pour chacun un dividende de $695.40.

Deux cent soixante-quatre navires étrangers ont payé.	$ 29,166 21
Et sept cent trente-six navires britanniques ont payé.	98,567 98

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. DION,

Secrétaire-trésorier.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ETAT des recettes et déboursés de la corporation des pilotes pour le fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1889.

	$ cts.	$ cts.
RECETTES.		
Balance de 1889	1,096 75	
Percentage sur la contribution des pilotes	9,105 90	
Intérêt sur placements	3,073 00	
Intérêt—Caisse d'épargne	11 17	
		13,287 42
DÉPENSE.		
Pensions	9,577 68	
Secours	40 00	
Appointements	500 00	
Dépôt à la caisse d'épargne	3,000 00	
Balance en mains	169 74	
		13,287 42
PILOTES SECOURUS PAR LA CAISSE.		
Un pilote.		
Jean Gobeil	40 00	
		40 00
PENSIONNAIRES A LA CHARGE DE LA CAISSE.		
MONTANT PAYÉ À CHACUN PENDANT L'ANNÉE, DU 1ER NOVEMBRE 1889 AU 1ER NOVEMBRE 1890.—PAYÉ DU 31 DÉCEMBRE 1889 AU 31 DÉCEMBRE 1890.		
Dix-huit pilotes à $100.		
Frédéric Bernier	100 00	
Laurent Tremblay	100 00	
Dominique Girard	100 00	
François Noël	100 00	
Thomas Després	100 00	
Marcel LeBel	100 00	
Laurent Larochelle	100 00	
Hilaire Jouvin	100 00	
Pierre Lapierre	100 00	
Jean Pouliot	100 00	
Gabriel Lachance	100 00	
Joseph Pepin	100 00	
J. Bte. Bernier	100 00	
George Sansterre	100 00	
Thomas Simard	100 00	
Louis Dugal	100 00	
J. Bte. Talbot	100 00	
François Vézina	100 00	
		1,800 00
Neuf pilotes à $92.		
Maurice Pepin, décédé le 19 juillet 1890	66 19	
Dominique Perreault	92 00	
Louis Fontaine	92 00	
François Thivierge	92 00	
Isaïe Marticotte	92 00	
Joseph Morency, décédé le 15 décembre 1889	11 50	
Pierre Lemieux	92 00	
Edouard Labrecque	92 00	
Jean Coulombe	92 00	
		721 69
Sept pilotes à $84.		
Amable St. Laurent	84 00	
J. Bte. Paquet	84 00	
François Godreau	84 00	
Clovis Anctil	84 00	
Alexis Vézina	84 00	
Louis Ol. Leclerc	84 00	
Abraham Després	84 00	
		588 00

ETAT des recettes et déboursés de la corporation des pilotes pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
Deux pilotes à $82.		
Joseph Lavoie	82 00	
Ovide Dick	82 00	
		164 00
Trois pilotes à $80.		
Frs. X. Corriveau	80 00	
François Pelletier	80 00	
Antoine Roussel	80 00	
		240 00
Un pilote à $78.		
Alexis Roy, décédé le 15 mars 1890	42 25	
		42 25
Un pilote à $76.		
F. X. Ménard	76 00	
		76 00
Trois pilotes à $73.		
Pierre Charest	73 00	
Léandre Raymond	73 00	
Paul Pouliot	73 00	
		219 00
Un pilote à $47.		
James Forbes	47 00	
		47 00
VEUVES DE PILOTES.		
Vingt-deux veuves à $58.		
Veuve de Jacques Tremblay, arrérages	29 00	
do do remariée le 21 mai 1890	32 22	
do Charles Brown	58 00	
do J. Bte Dion	58 00	
do Charles Chouinard, décédé le 4 février 1890	15 13	
do Louis Joseph Lavoie	58 00	
do Charles Pouliot	58 00	
do Louis Laprise	58 00	
do Max. Caron, arrérages	29 00	
do do année	58 00	
do Edouard Petitgrew	58 00	
do Alexis Pelletier	58 00	
do Pierre Pepin	58 00	
do Alex. Vaillancourt	58 00	
do Magloire Delisle, mis à la retraite le 10 novembre 1889	56 39	
do Edouard Marcoux	58 00	
do Charles Bernier	58 00	
do Paul Langlois	58 00	
do Alexis Delisle	58 00	
do Charles Nolet	58 00	
do Paul Blouin	58 00	
do Yves Sylvestre	58 00	
do Charles Dumas	58 00	
do Laurent Godbout	58 00	
		1,263 74

ETAT des recettes et déboursés de la corporation des pilotes pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts
PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*		
VEUVES DE PILOTES—*Suite.*		
Dix-sept veuves à $55.		
Veuve de Pierre Ruelland	55 00	
do Paul Larochelle	55 00	
do Joseph Raymond	55 00	
do Jean Frs. Lamarre	55 00	
do Robert Demers	55 00	
do Pierre Laprise	55 00	
do Michel Morin, arrérages	13 75	
do do année	55 00	
do F. X. Delisle	55 00	
do Michel Guénard	55 00	
do Barth. Lachance	55 00	
do Hubert Dumas	55 00	
do Cyprien Langlois	55 00	
do Jean Lavoie	55 00	
do Pierre Gourdeau, arrérages	13 75	
do do à compte	41 25	
do Joseph Morrency, mis à la retraite le 15 décembre 1889	48 12	
do F. X. Lachance	55 00	
do Narcisse Forgues	55 00	
		941 87
Quatorze veuves à $54.		
Veuve de Michel Fournier	54 00	
do Paschal Dick	54 00	
do Pierre Gourdeau (A.F.)	54 00	
do Bénonie Normand	54 00	
do Damase Babin	54 00	
do Amable Genest, arrérages	27 00	
do do à compte	27 00	
do François Rioux	54 00	
do Michel Fortin	54 00	
do Marcel Côté, décédé le 25 janvier 1890	13 05	
do Gabriel Plante	54 00	
do Eustache Dorion	54 00	
do Joseph Lapointe	54 00	
do J. E. Adam	54 00	
do Edouard Demers	54 00	
		715 05
Quatorze veuves à $52.		
Veuve de Félix Caron	52 00	
do David Cinq-Mars	52 00	
do Jean Giroux	52 00	
do Pierre Gourdeau (A.N.)	52 00	
do Joseph Dussil	52 00	
do Pierre Courodeau	52 00	
do J. Bte. Tremblay	52 00	
do Magloire Mercier	52 00	
do Louis Crépault, à compte	26 00	
do Célestin St. Pierre	52 00	
do François Nadeau, décédé le 16 mars 1890	19 50	
do Antoine Boucher	52 00	
do Vital Charest	52 00	
do Alexis Roy, mis à la retraite le 15 mars 1890	23 84	
		641 34
Quatorze veuves à $50.		
Veuve de Edouard Chevalier	50 00	
do Thomas Dick	50 00	
do Denis Glynn	50 00	
do Wm. Irvine, à compte	37 50	
do Fabien Langelier	50 00	

ETAT des recettes et déboursés de la corporation des pilotes pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
VEUVES DE PILOTES—*Suite.*		
Veuve de J. Bte. Laroche	50 00	
do A. Lavoie (L. M.)	50 00	
do Henri Lavoie, décédé le 29 septembre 1890	45 69	
do Henri Noël	50 00	
do Fred. Simpson	50 00	
do Joseph Simpson	50 00	
do Pierre Ross, à compte	37 50	
do Amable Fournier, arrérages	25 00	
do do à compte	37 50	
do Julien Langlois	50 00	
		683 19
Treize veuves à $48.		
Veuve de Germain Caron	48 00	
do Jean Dion	48 00	
do Jean Pelletier	48 00	
do C. F. Kœnig	48 00	
do Ovide Lachance	48 00	
do L. (E.D.) Langlois	48 00	
do Antoine Michaud, arrérages	12 00	
do do à compte	36 00	
do Pierre Normand	48 00	
do David Petitgrew, à compte	36 00	
do Benjamin Pineau	48 00	
do John Simpson	48 00	
do Joseph Lévesque, à compte	36 00	
do François Côté	48 00	
		600 00
Cinq veuves à $40.		
Veuve de Paul Blouin	40 00	
do Célestin Côté	40 00	
do P. Desrosiers, arrérages	30 00	
do F. X. Lachance	40 00	
do Edouard Turgeon	40 00	
		190 00
Cinq veuves à $34.		
Veuve de Jacques Dandurand	34 00	
do André Keable	34 00	
do Guil. Morency	34 00	
do Pierre Rouleau	34 00	
do Henri Verrault	34 00	
		170 00
Dix veuves à $32.		
Veuve de Fabien Caron	32 00	
do Magloire Côté, à compte	24 00	
do Antoine Fortier	32 00	
do L. (A.R.) Langlois, arrérages	28 00	
do do à compte	14 00	
do Thomas McNeil	32 00	
do Antoine Raymond	32 00	
do George Simard	32 00	
do Louis Thivierge	32 00	
do Alfred Turgeon	32 00	
do Alexis Vézina	32 00	
		312 00

ETAT des recettes et déboursés de la corporation des pilotes pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
ONZE ENFANTS.		
David Charest (1), à compte	11 25	
Thomas Boutin (1)	15 00	
P. Toussant (1)	15 00	
F. Dupuis (1)	15 00	
N. Fortin (1)	15 00	
J. Johan (1)	15 00	
Isaac Forbes (2)	27 48	
Pierre S. Laprise, arrérages (3)	11 34	
do 1 an	37 48	
		162 55
RÉCAPITULATION DES PENSIONS.		
18 pilotes à $100	1,800 00	
9 do à 92	721 69	
7 do à 84	588 00	
2 do à 82	164 00	
3 do à 80	240 00	
1 do à 78	42 25	
1 do à 76	76 00	
3 do à 73	219 00	
1 do à 47	47 00	
45 pilotes.		
22 veuves à $ 58	1,263 74	
17 do à 55	941 87	
14 do à 54	715 05	
14 do à 52	641 34	
14 do à 50	683 19	
13 do à 48	600 00	
5 do à 40	190 00	
5 do à 34	170 00	
10 do à 32	312 00	
114 veuves.		
11 enfants à $15, $12½, et $10	162 55	
170 pensionnaires		9,577 68
CRÉDIT.		
RECETTES—DÉTAILS.		
Solde de 1889	1,096 75	
Syndics des chemins de Québec : 1 année d'intérêt sur $22,800, à 6 pour 100, le 1er juillet 1890	1,368 00	
La cité de Québec : 1 an d'intérêt sur $9,000, à 7 pour 100, le 1er juillet 1890	630 00	
Trésorerie : 1 année d'intérêt sur $20,000, à 5 pour 100, le 1er juillet 1890	1,000 00	
Succession de P. Boisseau : 1 année d'intérêt sur $1,000, 6 pour 100, le 26 janvier 1890	60 00	
La corporation des pilotes : 1 année d'intérêt sur $300, à 5 pour 100	15 00	
Caisse d'épargne : Intérêt reçu sur comptes courants jusqu'au 25 mai 1890	11 77	
Recu de la corporation des pilotes	8,941 59	
do des pilotes-capitaines	164 31	
		13,287 42

7—11½

ETAT des recettes et déboursés de la corporation des pilotes, pour la caisse des pilotes invalides de Québec, etc.—*Fin.*

DÉBIT.	$ cts.	$ cts.
PENSIONS, SECOURS, ETC., PAYÉS DURANT LA SAISON DE 1890.		
Secours	40 00	
Arrérages sur pensions le 31 décembre 1889	168 84	
Montant de la liste des pensions pour le trimestre terminé le 31 janvier 1890	2,443 18	
do do do 30 avril 1890	2,408 71	
do do do 31 juillet 1890	2,349 77	
do do do 31 octobre 1890	2,207 18	
Appointements du secrétaire-trésorier et de son adjoint	500 00	
Dépôts dans la division des caisses d'épargnes de la banque Nationale	3,000 00	
Balance en mains	169 74	
		13,287 42
ETAT DU FONDS.		
Placements	53,352 71	
Montant dans les caisses d'épargnes	3,000 00	
Montant en mains du secrétaire-trésorier	169 74	
	56,522 45	
A déduire, les arrérages de pensions dus à cette date	310 48	
		56,211 97

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1890.

N.B.—A l'assemblée générale annuelle des pilotes, tenue le 10 du présent mois, il a été unanimement décidé de ne pas apurer les livres et comptes de l'année terminée le 31 décembre 1890.

Certifié, F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No 19

CAISSE DES PILOTES INVALIDES DE MONTREAL.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL, BUREAU DU SECRÉTAIRE.

MONTRÉAL, 2 janvier 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer, par ordre des commissaires du havre, pour l'information de l'honorable ministre de la marine, les relevés ordinaires des recettes et dépenses de la caisse des pilotes invalides de Montréal pendant l'année terminée le 31 décembre 1890, et un état de l'actif de cette caisse durant la même période.

Voici un résumé des premiers :—

Recettes.

Taxes de la Trinité, perçues à Montréal	$2,642 31	
" " Sorel	100 55	
" " Trois-Rivières	34 01	
Menues recettes	22 28	
		$2,799 15
Intérêt sur placements et dépôts en banques		2,567 58
Total		$5,366 73

Dépenses.

Pensions payées à des pilotes vieux et infirmes et à des veuves de pilotes	$4,055 49	
Riddell et Common, auditeurs de la caisse	25 00	
Frais de port pour la transmission de pensions pendant l'année	5 31	
Wulff et Cie, montant de commission sur la barque *Askoy*, reçue le 2 août de Norbert Arcand, la même somme ayant été demandée et remise au percepteur de la douane, le 26 août, par conséquent payée deux fois.	1 85	
		4,087 65
Soit, pour l'année, un gain net de		$1,279 08

Comme il y avait eu en 1889 un gain de $874.55, deux obligations du havre à 4 pour 100 ont été achetées avec ce surplus.

Trois décès parmi les pensionnaires : ceux du vieux pilote Joseph L. Dessureau, le 9 juillet, de la veuve Hector Hamelin et du vieux pilote Adolphe Lisé, le 12 octobre.

Les veuves des deux pilotes décédés ont été portées sur la liste des pensionnaires, laquelle contient actuellement les noms de quatre vieux pilotes et de dix-sept veuves.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

M. Wm. Smith,

Sous-ministre de la marine, Ottawa.

DT. ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides. AV.

1890.		$ cts.
2 janv.	Solde, décembre 1889	1,812 24
9 do	Six mois d'intérêt sur les parts du fonds consolidé de la cité de Montréal, enregistrées au nom des commissaires du havre de Montréal (savoir : $5,000, à 5 p. 100 d'intérêt par année)	125 00
13 do	Coupons des commissaires du havre, dus le 5 janvier :—	
	Emission M, nos 154-156=3×$32.50..$ 97 50	
	do N do 35- 43=8× 65.00... 520 00	
	do P do 81=1× 60.00.. 60 00	
	do R do 20 et 102=2× 15.00.. 30 00	
	do R do 117-119=3× 30.00.. 90 00	
	do D do 21 et 45-49=6× 25.00.. 150 00	
	do F do 164-172=9× 20.00.. 180 00	
		1,127 50
31 mai..	Taxes de la Trinité pour mai, du percepteur des douanes de Sa Majesté	275 38
	Pilotage (additionnel) pour la différence du tirant d'eau—	
7 juin.	Carbray, Routh et Cie	0 31
9 do	Munderloh et Cie	0 12
9 do	Kingman, Brown et Cie	0 06
10 do	F. C. Henshaw	0 12
11 do	H. E. Hurray	0 06
11 do	Pilotage de C. Brunet, sur le vap. "Nithsdale," avec 11 pieds de tirant d'eau, de Montréal à Charlemagne..	0 55
	Pilotage (additionnel) pour la différence du tirant d'eau—	
12 do	R. Reford et Cie	0 39
16 do	Carbray, Routh et Cie, sur le vapeur "Amba"	0 09
27 do	Pilotage sur le vapeur "Cynthia," pour le voyage durant lequel il fut perdu, en mai 1889	2 68
30 do	Taxes de la Trinité pour juin, du percepteur des douanes de Sa Majesté, Montréal	410 62
5 juill..	Six mois d'int. sur les parts du fonds consolidé de la cité de Montréal, enregist. au non des commiss. du havre de Montréal (savoir : $5,000, à 5 p. 100 d'int. par année).	125 00
10 do	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 juillet :—	
	Emission M, nos 154-156=3×$32.50..$ 97 50	
	do N do 36- 43=8× 65.00..... 520 00	
	do P do 81=1× 60.00..... 60 00	
	do R do 20 et 102=2× 15.00.. 30 00	
	do R do 117-119=3× 30.00.. 90 00	
	do D do 21 et 45-49=6× 25.00.. 150 00	
	do F do 164-172=9× 20.00.. 180 00	
		1,127 50
31 do	Taxes de la Trinité pour juillet, du percepteur des douanes de Sa Majesté, Montréal	459 98

1890.		$ cts.
	Payé les pensions suivantes pour les trois mois terminés le 31 janvier :—	
1er fév.	Veuve Olivier Abelle, Montréal	37 33
1er do	do Hubert LeMay do	37 33
3 do	do Zéphirin Boudrean, Trois-Rivières	37 33
3 do	do Edouard Boudreau do	37 33
3 do	do Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
3 do	do David Bouillé, Deschambault	29 33
3 do	do Narcisse Bouillé (née Proulx) Deschambault	37 33
3 do	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
3 do	do Placide Gaillardetz, Saint-Grégoire	37 33
3 do	do David Mathieu, Grondines	32 00
3 do	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
3 do	do Edouard Naud, Sorel	32 00
3 do	do Eusèbe Toupin, Trois-Rivières	32 00
3 do	Vieux pilote Jos. L. Dessureau, Sorel	75 00
3 do	do J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	75 00
3 do	do Adolphe Lisé, Batiscan	75 00
3 do	do Onésime Naud, Sorel	75 00
3 do	do George Raymond, Deschambault	75 00
7 do	Veuve Hector Hamelin, Saint-Pierre les Becquets	37 33
12 do	do Narcisse Bouillé (née Arcand) Deschambault	37 33
12 do	do Oliver Raymond, Montréal	37 33
17 do	Vieux pilote Joseph Léveillé, Montréal	75 00
1er avril	Riddell et Common, pour audition de ce fonds, pour l'année terminée le 31 décembre 1883	25 00
	Payé les pensions suivantes pour les trois mois terminés le 30 avril :—	
1er mai	Veuve Olivier Abelle, Montréal	37 33
1er do	do Hubert Lemay do	37 33
1er do	do Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
1er do	do Edouard Boudreau do	37 33
1er do	do Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
1er do	do Placide Gaillardetz, Saint-Grégoire	37 33
1er do	do David Mathieu, Grondines	32 00
1er do	do Edouard Naud, Sorel	32 00
1er do	Vieux pilote Jos. L. Dessureau, Sorel	75 00
1er do	do Adolphe Lisé, Batiscan	75 00
1er do	do Onésime Naud, Sorel	75 00
1er do	do George Raymond, Deschambault	75 00
2e do	do Joseph Léveillé, Montréal	75 00
2e do	Veuve David Bouillé, Deschambault	29 33
2e do	do Narcisse Bouillé (née Proulx) Deschambault	37 33
2e do	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
2e do	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33

DT. ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides—*Suite.* AV.

1890.		$ cts.
	Report	.....
2 août..	Pilotage (additionnel) sur la barque norvégienne "Flied," pour erreur dans le tirant d'eau lors de son acquit	0 12
2 do	Pilotage de Norbert Arcand sur la barque "Askoy," amenée de Québec à Montréal avec un tirant d'eau de 18′ 6″	1 85
29 do	Pilotage (additionnel) sur le vapeur "Andergorn," pour la différence dans le tirant d'eau	0 14
30 do	Taxes de la Trinité pour août du percepteur des douanes de S.M., Montréal	400 78
30 sept.	Taxes de la Trinité pour septembre du percepteur des douanes de S. M., Montréal	405 70
30 do	Joseph Hamelin, pour piloter la barque "Karnack" du quai à la section 40 au nouveau quai à Maisonneuve	0 25
20 oct.	Pilotage du vapeur de S.M. "Canada," montée et descente, en septembre, avec 20 pieds de tirant d'eau, les pilotes étant Jean Arcand et Lydoric Bouillé	5 00
25 do	Pilotage du vapeur de S.M. "Trush," montée et descente, en septembre, avec 13 pieds de tirant d'eau, le pilote étant Honoré Dussault	3 24
31 do	Taxes de la Trinité pour octobre du percepteur des douanes de S.M., Montréal	382 91
7 nov.	Reçu de la Cie de transport du Canada, pilotage payé lors de l'acquit des vaisseaux suivants, comme suit :—	
	"Lake Winnipeg" $0 02	
	"Lake Ontario" 0 16	
	"Lake Superior" 0 06	
	"Lake Huron" 0 06	
		0 30
17 do	Pilotage de Joseph Toupin, sur le steamer "Bonavista," de Québec à Sorel, le 8 septembre	1 64
29 do	Taxes de la Trinité pour novembre du percepteur des douanes de S.M., Montréal	306 84
2 déc.	Taxes de la Trinité du percepteur des douanes de S.M., perçues à ce port, du 24 avril au 31 octobre, d'après l'état détaillé, comme suit $100 81	
	MOINS—Prix d'un chèque sur la barque de Montréal 0 26	
		100 55
	A reporter	.....

1890.		$ cts.
	Report	.....
2 do	do Eusèbe Toupin, Trois-Rivières	32 00
3 do	do Narcisse Bouillé (née Arcand) Deschambault	37 33
9 do	Vieux pilote J. E. Dorval, Cap de la Madeleine	75 00
9 do	Veuve Olivier Raymond, Montréal	37 33
13 do	do Hector Hamelin, Saint-Pierre les Becquets	37 33
18 do	Frais de port sur pensions remises en fév., et jusqu'à date.	2 75
	Payé les pensions suivantes pour les 3 mois terminés le 31 juillet :—	
1er août	Veuve David Mathieu, Grondines	32 00
1er do	do Hubert Lemay, Montréal	37 33
2 do	do Olivier Abelle do	37 33
4 do	Vieux pilote J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	75 00
5 do	Veuve Olivier Raymond, Montréal	37 33
6 do	Vieux pilote Joseph Leveillé do	75 00
6 do	Veuve Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
6 do	do Edouard Boudreau do	37 33
6 do	do Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
6 do	do David Bouillé, Deschambault	29 33
6 do	do Narcisse Bouillé (née Marie Anne Arcand), Deschambault	37 33
6 do	do Narcisse Bouillé (née Hortense Proulx), Deschambault	37 33
6 do	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
6 do	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
6 do	do Hector Hamelin, Saint-Pierre les Becquets	37 33
6 do	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
6 do	do Edouard Naud, Sorel	32 00
6 do	do Eusèbe Toupin, Trois-Rivières	32 00
6 do	Vieux pilote Adolphe Lisé, Batiscan	75 00
6 do	do Onésime Naud, Sorel	75 00
6 do	do George Raymond, Deschambault	75 00
21 do	Veuve J. L. Dessureau, Sorel, le montant dû à son défunt mari, décédé le 9 juillet. (*Voir* journal du bureau, 5 août)	75 00
27 do	Wulff et Cie, montant du pilotage reçu le 2 août de Norbert Arcand, le même montant ayant été réclamé par la douane et payé le 26 août par Wulff et Cie	1 85
	A reporter	.....

10 do	Taxes de la Trinité du percepteur des douanes de S.M., Trois-Rivières, perçues à ce port, du 28 mai au 18 octobre, d'après l'état détaillé		34 01
13 déc.	Pilotage de M.M. Price Frères et Cie., Québec, par l'agent de pilotage de Montréal, sur les vaisseaux suivants :—		
	Barque "Skiblander," Québec à Batiscan	$0 65	
	Barque "Progress" do	1 12	
	do "Dilbhier" do	0 97	
	do "Comorin," Québec à Batiscan et de Batiscan à Québec	2 62	
			5 36
31 do	Taxes de la Trinité, balance pour la saison, du percepteur des douanes de S.M., Montréal		0 10
31 do	Intérêt de la Banque d'épargnes de la Cité et du District sur argent en dépôt pendant l'année, à 3 pour 100 par année		62 58
	Total		7,178 97

	Payé les pensions suivantes pour les 3 mois terminés le 31 octobre :—	
31 oct.	Veuve Hubert Lemay, Montréal	37 33
3 nov.	do Olivier Abelle do	37 33
4 do	do Edouard Naud, Sorel	32 00
4 do	Vieux pilote Joseph Leveillé, Montréal	75 00
4 do	Veuve Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
4 do	do Edouard Boudreau do	37 33
4 do	do Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
4 do	do L. David Bouillé, Deschambault	29 00
	Payé les pensions suivantes pour les trois mois terminés le 31 octobre :—	
4 nov.	Veuve Narcisse Bouillé (née Marie-Anne Arcand), Deschambault	37 33
4 do	do Narcisse Bouillé (née Hortense Proulx), Deschambault	37 33
4 do	do Sevère Bellisle, Deschambault	37 33
4 do	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
4 do	Rév. Chas. Z. Garceau, Saint-Pierre les Becquets, la pension de la veuve Hector Hamelin, décédée le 12 octobre	37 33
4 do	Veuve David Mathieu, Grondines	33 00
4 do	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
4 do	do Eusèbe Toupin, Trois-Rivières	32 00
4 do	do Jos. L. Dessureau, Sorel	37 33
4 do	Vieux pilote J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	75 00
4 do	Veuve Adolphe Lisé, Batiscan, pension qui aurait été due au vieux pilote A. Lisé, étant décédé le 13 octobre	75 00
4 do	Vieux pilote Onésime Naud, Sorel	75 00
4 do	do George Raymond, Deschambault	75 00
7 do	Frais de port sur pensions remises les 6 août et 5 nov. par lettres chargées, savoir, 32 en tout, à 8c. chaque	2 56
10 do	Veuve Olivier Raymond, Montréal, trois mois de pension, jusqu'au 1er novembre	37 33
31 déc.	Commissaires du havre de Montréal, pour deux débentures du havre de Montréal, émission "G," de $1,000 chacune, à 101 net (Ex. Coupon dû le 5 janv. 1891)	2,020 00
31 do	Balance jusqu'à janvier 1891	1,071 32
	Total	7,178 97

Nous certifions avoir examiné les comptes précédents pour l'année 1890 et les avoir trouvé conformes aux pièces justificatives ; aussi, que les débentures et les certificats couvrant la somme de $48,071.32, tel que dans l'état sur l'autre page, ont été ce jour soumis à notre examen.

RIDDELL ET COMMON, *auditeurs.*

MONTREAL, 2 janvier 1891.

ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides—*Fin.*

Numéros.	Emission.	Etat du fonds.	$ cts.
		Débentures du havre de Montréal.	
154-156.	M.	Dû le 5 janvier 1894 ; intérêt, 6½ pour 100 = 3 × 1,000	3,000 00
36-43.	N.	do 5 juillet 1894 ; intérêt, 6½ pour 100 = 8 × 2,000	16,000 00
81.	P.	do 5 do 1896 do 6 do = 1 × 2,000	2,000 00
20 et 102...	R.	do 5 do 1906 do 6 do = 2 × 500	1,000 00
117-119.	R.	do 5 do 1906 do 6 do = 3 × 1,000	3,000 00
21 et 45-49.	D.	do 5 do 1915 do 5 do = 6 × 1,000	6,000 00
164-172.	F.	do 5 do 1917 do 4 do = 9 × 1,000	9,000 00
189-190.	G.	do 5 do 1918 do 4 do = 2 × 1,000, sans coupon pour six mois d'intérêt dû le 5 janvier 1891	2,000 00
		Fonds consolidé de la cité de Montréal.	
165.	.....	Dû le 1er juillet 1910 ; intérêt, 5 pour 100 = 50 × 100	5,000 00
		Argent dans la Banque d'épargne de la Cité et du District de Montréal à 3 pour 100 d'intérêt $2,432 56	
		MOINS—Chèque sur compte daté le 5 janvier 1891, en mains des commissaires du havre de Montréal, solde de deux obligations "G" 1,36124	1,071 32
		Total	48,071 32

ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1890.

ANNEXE No 20.

EXPOSÉ FAIT PAR L'HONORABLE PETER MITCHELL, MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, DEVANT LE COMITÉ PARLEMENTAIRE DES BANQUES ET DU COMMERCE, LE 18 AVRIL 1873, AU SUJET D'UN BILL INTITULÉ "ACTE CONCERNANT LES CHARGEMENTS SUR LE PONT DES NAVIRES" QUE LE PARLEMENT AVAIT RENVOYÉ À CE COMITÉ POUR QU'IL L'EXAMINAT ET EN FIT RAPPORT.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,—Le projet de loi que le parlement vous a renvoyé et qui fait en ce moment l'objet de vos délibérations a une importance vitale pour la réputation de notre pays. Il impose, je l'admets, certaines restrictions au commerce; mais en même temps il donne de nouvelles garanties à la vie et à la propriété. Et cette question est si intimement liée au commerce de notre pays que le parlement en a été saisi, avec prière d'établir une mesure comme celle dont nous nous occupons ici.

Je sens qu'en présentant ce projet de loi je touche à un commerce qui intéresse ma province plus que toutes les autres parties de la confédération, à une industrie qui, par sa nature et son étendue, tient essentiellement aux intérêts des marchands de la métropole commerciale des provinces maritimes. Je sens aussi que l'opposition faite à cette mesure, lorsqu'elle a été présentée au parlement, par l'habile représentant de la ville de Saint-Jean, exige de ma part l'explication la plus entière, et que l'attitude prise par moi en préconisant la mesure doit être appuyée par des preuves qui puisssnt porter la conviction dans l'esprit des membres du comité.

Le bill couvre deux commerces bien distincts: le commerce de bois transatlantique et le commerce de bois des Antilles; et les dispositions que j'ai cru devoir proposer, au sujet de ces deux commerces, diffèrent jusqu'à un certain point.

Avant l'année 1840, plusieurs représentations furent faites au gouvernement britannique, à l'effet que les nombreux chargements de bois de service transportés sur le pont de navires des colonies nord-américaines au Royaume-Uni pendant les mois d'hiver avaient occasionné beaucoup de souffrances et même des pertes de vie parmi les équipages de ces navires. Le gouvernement britannique institua une enquête pour savoir si ces représentations étaient bien fondées.

Un certain nombre de personnes liées au commerce de l'Amérique britannique du Nord furent interrogées, et le résultat de l'enquête fut qu'un bill intitulé "Acte à l'effet de réglementer le transport des cargaisons de bois de service pendant un an," fut présenté au parlement impérial et devint loi, 5 et 6 Vict., chap. 17.

Au commencement de ce bill il est exposé que "des pertes de vie considérables et de grandes misères ont été occasionnées parmi les équipages de bâtiments et navires chargés de bois de service et d'articles de bois venant des ports de l'Amérique britannique du Nord, parce qu'une partie du chargement des dits navires était arrimée sur le pont ou au-dessus du pont;" puis le bill interdit le transport des dits chargements sur pont. On voit donc que ce n'est pas pour protéger la propriété que le bill a été sanctionné, mais entièrement pour protéger la vie et pour mettre les équipages à l'abri des souffrances.

Ces dispositions furent continuées par l'Acte impérial 8 et 9 Victoria, chapitre 35, et abrogées par le chap. 84, mais rétablies par le chap. 93 de la même session. Elles furent de nouveau incorporées dans l'Acte impérial 16 et 17 Victoria, chap. 107, et restèrent en vigueur jusqu'au 29 juillet 1862 ; en sorte que les dispositions de la loi concernant les chargements sur le pont des navires eurent effet pendant vingt ans, et les marins en général ont reconnu qu'elles ont produit de bons résultats et qu'elles avaient considérablement diminué les sinistres maritimes.

Par cette loi tous les navires partant de ports de l'Amérique britannique du Nord en destination de ports du Royaume-Uni avaient défense absolue de transporter des chargements sur leur pont après le 1er septembre et avant le 1er mai. Il ne restait donc que quatre mois pendant lesquels ils pouvaient le faire.

Toutefois, la loi permettant le transport, sur pont, d'espars de rechange ou autres articles nécessaires à l'usage des navires, les commissaires des douanes donnèrent instruction à leurs employés d'interpréter cette permission comme signifiant un double de chaque espar, sauf les mâts majeurs et le beaupré; et que ces espars pouvaient être pris non dégrossis. La conséquence fut que les navires gréés en frégates portaient généralement quarante-deux espars non dégrossis, dont quelques-uns de grandes dimensions, pouvant servir de grandes vergues une fois dégrossis, et d'autres de dimensions suffisantes pour faire de petites vergues et des mâts de hune. Un trois-mâts, barque pouvait prendre trente-six espars, et un navire à deux mâts gréé en frégate à peu près vingt-six. C'était sans doute un abus de la loi, et les auteurs de cette dernière n'avaient jamais songé à donner une telle latitude. Leur intention était que les navires pouvaient porter les espars dont ils pourraient avoir besoin en cas d'accidents, et non d'en prendre en quantité illimitée pour des fins de commerce, comme l'ont fait plusieurs qui voulaient éluder la loi.

Cette permission de transporter des espars de rechange a donc eu pour résultat de faire éluder la loi, et ces transports d'espars en hiver constituaient des chargements sur pont extrêmement dangereux, car les espars étaient généralement bruts et tout fraîchement sortis de l'eau, lourds et très longs, et si le navire qui les portait venait à être couché sur le flanc, ils devenaient beaucoup plus dangereux que les planches, car en très peu de temps ils mettaient en pièces le gréement et les œuvres mortes du pont.

En l'année 1861, lorsque les droits différentiels dont étaient frappés la planche et le bois de service de l'Angleterre et des colonies furent abolis, les armateurs de navires partant de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, avec des chargements de planches découvrirent bientôt qu'un congé anglo-colonial n'avait aucune valeur pour les navires, car à leur arrivée dans le Royaume-Uni, peu importait, quant au chargement, qu'il fût produit britannique, colonial ou étranger, et, afin d'éviter la loi concernant les chargements sur le pont des navires, certains expéditeurs de la Baie de Fundy prirent des chargements sur le pont de leurs navires après le 1er septembre et se rendirent à Eastport, dans l'Etat du Maine, et y prirent un congé pour le Royaume-Uni, attendu qu'il n'y avait pas aux Etats-Unis de loi qui pût les empêcher de transporter des chargements sur le pont. Il n'aurait pas été facile d'éluder ainsi la loi sur le Saint-Laurent, et les opérations ont été restreintes à la Baie de Fundy. L'affaire fut portée à la connaissance du gouvernement britannique par le contrôleur de Saint-Jean, et lorsque l'on demanda à ce dernier ce qu'il recommanderait à la place de la loi concernant les chargements sur le pont des navires, telle qu'elle existait alors, il consulta plusieurs capitaines au cabotage, armateurs et membres du conseil de commerce de Saint-Jean, et constata que tous les intéressés seraient satisfaits de la permission de transporter, pendant les mois d'hiver, un chargement de planches ou de bois de sciage (mais pas de bois de service ni d'espars bruts) sur le pont des navires jusqu'à une hauteur de trois pieds, et que si on leur donnait cette permission, ils n'iraient pas chercher un congé dans un port étranger. Comme ce chargement n'était pas de nature à mettre les navires et leurs équipages en péril, son adoption fut recommandée. Je crois qu'une mesure de ce genre fut proposée par le gouvernement britannique et mise en circulation parmi les armateurs du Royaume-Uni ; mais comme plusieurs de ces derniers étaient d'opinion que c'était une question qui

devait être laissée aux assureurs et aux armateurs, le bill ne fut pas présenté à la Chambre des Communes, et le 29 juillet 1862 le parlement impérial adopta un acte à l'effet de modifier l'acte 55 concernant la marine marchande et l'acte 55 concernant les douanes ; dans une cédule de cet acte, les articles concernant les chargements sur ponts (c'est-à-dire 25 et 26 Victoria, chap. 63, articles 170, 171 et 172 des 16 et 17 Victoria, chap. 107) furent simplement abrogés, et ils n'ont pas été remplacés. Ça été, je crois, le résultat de l'impression qui avait pris cours parmi les intéressés dans le Royaume-Uni et l'Amérique Britannique, que l'ancienne loi était trop restrictive et trop prohibitive, et, comme il arrive souvent, on adopta l'autre extrême : toute restriction fut abolie.

Depuis cette époque, des navires transportant du bois de service et des planches en ont pris de lourds chargements sur leurs ponts, et il paraît que des pertes graves en ont été chaque année la conséquence.

Dans un mémoire traitant de ce sujet et dont il a donné lecture devant le conseil de commerce du Canada, M. Henry Fry, l'habile président de cette corporation, a dit que quarante voiliers, partis du Saint-Laurent pour le Royaume-Uni, se sont perdus en route; quarante-deux étaient chargés de bois, six de grain et de farine et un de poisson, et il croyait que les trois quarts au moins des naufrages des navires chargés de bois qui ont eu lieu sur l'Atlantique du Nord dans le cours de l'automne pouvaient avoir pour cause directe ou indirecte le transport de chargements sur le pont.

Il dit que la plupart des navires de Québec qui sont parvenus en Angleterre l'automne dernier sont ceux ou qui n'avaient pas pris de chargement de pont ou qui l'avaient jeté par-dessus bord quand ils ont commencé à fatiguer.

Des quarante-deux navires chargés de bois qui ont fait naufrage un seul était sorti du Saint-Laurent sans chargement de pont, et trente-cinq ont été couchés sur le flanc et abandonnés en mer.

Avec la permission du comité, je vais lire l'excellent mémoire de M. Fry :

CHARGEMENTS SUR LE PONT.

Mémoire lu devant le conseil du commerce du Canada, à Ottawa, janvier, 1873.
par Henry Fry.

"Quand je dis que pendant la saison de 1872 pas moins de 62 voiliers et 9 navires à vapeur en fer, faisant tous le commerce de bois et de grain entre le Saint-Laurent et la Grande-Bretagne, ont été totalement perdus,—que la valeur de ces navires et de leurs cargaisons s'élève à plus de quatre millions de piastres,—et, par-dessus tout, que plus de 250 vies précieuses ont été sacrifiées,—c'en est assez pour prouver que le sujet exige la sérieuse attention de cette corporation et du gouvernement du Canada. Peut-on faire remonter la perte de ces navires à des causes préventives, et, est-il possible, par la législation ou autrement, de prévenir, à l'avenir, un sacrifice aussi lamentable de vies et de propriétés? Ce sont les deux questions que je me propose de traiter dans ce mémoire. Il est assez remarquable que des 62 voiliers en question 13 seulement ont fait naufrage en venant et 46 en allant, tandis que des 9 navires à vapeur, 2 s'en venaient et 7 s'en allaient. Je mets de côté les navires qui venaient et dont la plupart ont péri sous le vent ou dans la brume, et je vais m'occuper des autres sur lesquels notre gouvernement peut seul exercer un contrôle. Des 49 voiliers 42 étaient chargés de bois, 6 de grains et de farine et un de poisson. Sans doute, les terribles coups de vent des 8, 18 et 28 novembre expliquent la perte de la plupart de ces navires qui opéraient le voyage de retour; mais une connaissance intime du commerce de l'Amérique du Nord pendant les trente dernières années m'a convaincu que *les trois quarts au moins des naufrages de navires chargés de bois qui ont eu lieu sur l'Atlantique du Nord dans le cours de l'automne peuvent avoir pour cause directe ou indirecte le transport de chargements sur le pont*, et les faits que j'ai pu recueillir au sujet de pertes récentes me confirment dans cette opinion.

"La plupart des navires de Québec qui sont parvenus en Angleterre l'automne dernier étaient de ceux qui, ou avaient la sagesse de ne pas prendre de chargements sur pont, ou qui les avaient perdus en les jetant par dessus bord lorsqu'ils commençaient à faire eau, ou les avaient laissé emporter par la mer; tandis que des 42 na-

vires naufragés, *un seul*, d'après les faits que j'ai pu recueillir, *avait quitté le Saint-Laurent sans un chargement sur pont*, et 35 ont été abandonnés sur l'Atlantique, engagés. Les détails les plus horribles de ces naufrages font voir jusqu'à quel point les chargements sur pont ont contribué à ces pertes de vies et de propriétés. La plupart des navires qui font ce commerce sont nécessairement des navires de seconde classe, dont plusieurs ont vu leurs beaux jours et d'autres ne sont pas trop bien construits. De plus, ils sont particulièrement impropres aux chargements sur pont, par le fait que les vieux navires sont faibles dans les œuvres mortes. Aussi, dès qu'un navire de cette espèce commence à rouler sur une grosse mer, il fatigue et fait eau, et le chargement sur pont fait ouvrir ses gouttières; si ses pompes sont bonnes et peuvent constamment être tenues en fonction par l'équipage, il est possible qu'il échappe au naufrage. Mais il arrive plus souvent que les pompes font défaut au moment où elles sont le plus nécessaire; la lame déferle sur le navire, le chargement sur pont se démarre, les matelots se font casser des membres ou sont tués par des blocs de bois détachés en essayant de les jeter par-dessus bord, ou bien les pompes sont renversées ou brisées par les pièces de bois que la mer emporte et deviennent inutiles, le navire est couché sur le flanc, l'eau fraîche et les vivres sont détruits, et l'équipage infortuné se réfugie dans les manœuvres ou les hunes pour, hélas! y périr de la faim, du froid et de délire. Pénétré de ces faits, le parlement britannique adoptait, il y a quelques 33 ans, une loi qui défendait aux navires partant de l'Amérique du Nord à destination de ports du Royaume-Uni de prendre des chargements sur leur pont après le 1er septembre ou avant le 1er mars de chaque année. J'ose dire que 99 sur 100 des matelots engagés à ces transports ont salué cette loi comme un bienfait, et que pendant toute sa durée elle a sauvé la vie à des milliers de matelots britanniques.

En 1862, très malheureusement suivant moi, par un simple article de l'acte des douanes refondu cette loi bienfaisante fut abrogée, et jusqu'à ce jour je n'ai pas entendu donner de bonnes raisons à l'appui de sa révocation. Je sais que le gouvernement britannique professe la théorie que toute intervention dans le commerce et l'inspection des navires est imprudente, parce qu'elle enlève la responsabilité à ceux qui devraient la porter, pour la rejeter sur les inspecteurs, et c'est vrai jusqu'à un certain point; mais je nie que ce soit une raison valide quand la vie humaine est en jeu. Voyez avec quel soin le gouvernement insiste à ce que les navires d'émigrants soient inspectés avant qu'il leur soit permis de faire voile, et à ce que tous les navires soient aussi inspectés avant qu'ils aient la permission de transporter des passagers. De différentes manières tous les gouvernements civilisés s'efforcent de protéger leurs sujets contre les conséquences de l'incurie, la négligence et l'avidité des patrons. La seule autre raison que j'aie jamais entendu invoquer c'est que des capitaines de navires américains avaient éludé la loi en partant d'abord de Saint-Jean, N.-B., sans chargement de pont, et en prenant à Eastport un chargement qu'y avaient apporté des allèges de Saint-Jean. Cependant, on aurait pu punir cette contravention en infligeant une amende au port de décharge. Demandez à tout navigateur intelligent ce qu'il pense des chargements sur pont, et il vous répondra: "Les navires ne sont pas construits pour porter des chargements sur leurs ponts, et ce serait une bonne chose si ces chargements étaient défendus par loi; mais si un tel en transporte, je dois en faire autant, ou je perdrai probablement ma situation." Mais quelques-uns de mes amis de commerce diront peut-être: "C'est une matière qui ne nous touche pas; c'est une affaire à régler entre les armateurs anglais et les assureurs, et si vous voulez avoir un acte du parlement à cet effet, vous devez vous adresser au parlement impérial." Eh bien, on a tort d'envisager la question de cette façon. Qui va payer ces quatre millions de piastres perdues en 1872? Pas les assureurs en fin de compte, car à la longue la plupart d'entre eux réalisent un profit au lieu de subir une perte, et ils ne constituent qu'un intermédiaire pour prélever une taxe des gens fortunés pour l'avantage des infortunés; pas les armateurs, car en plusieurs cas ils sont largement assurés. Non, la perte sera subie par le producteur ou le consommateur de ce que nous avons à exporter ou à importer, sous la forme de primes d'assurance ou de taux de fret plus élevés. Il est assez clair que si la valeur du blé ou du bois de service canadien est réglée par celle que ces articles ont sur les marchés de la Grande-Bretagne, où ils ont à soutenir la concurrence d'autres pays, les sommes payées pour frais d'assurance et de transport

plus considérables doivent sortir du gousset du producteur. Donc, cette question intéresse le cultivateur et le marchand de bois canadiens.

"De fait, nos primes d'assurance d'automne tuent une grande partie de nos affaires, ou les rendent sans profit. Je ne viens pas ici, messieurs, pour plaider la cause des armateurs et des assureurs; je n'ai pas précisément une grande sympathie pour les uns et les autres; comme ils sont capables en général de se défendre eux-mêmes, les premiers doivent leurs pertes à leur propre cupidité dans bien des cas, et comme je l'ai déjà dit, ils savent se protéger par l'assurance; tandis que les seconds, par une simple ligne insérée dans leurs polices, pourraient prohiber les chargements sur le pont des navires. Mais je plaide en faveur de cette loi au nom de l'humanité, au nom de ces milliers de pauvres matelots qui accourent tous les ans sur nos rivages et s'engagent par convention légale à ne pas quitter leur navire et à faire leur devoir, quoique ayant la mort devant eux; au nom de ces malheureux qui, après avoir signé leur engagement, n'ont pas le droit de s'opposer à ces dangereux chargements qui peuvent bien apporter quelques louis dans le gousset de l'armateur, mais qui augmentent leurs risques à eux. Je plaide en faveur de cette loi au nom des centaines, des milliers peut-être, de veuves et d'orphelins qui se trouvent privés de leurs soutiens naturels et jetés dans le monde au milieu de la plus profonde misère, faute de la protection à laquelle chaque matelot a droit dans sa carrière périlleuse. J'espère que le comité va adopter unanimement la résolution que j'ai eu l'honneur de proposer, et que le parlement va faire, dans le cours de la présente session, une loi à l'effet de restreindre dans des limites raisonnables le transport des chargements sur le pont des navires. Je dois dire quelques mots au sujet des sept navires que l'on croît avoir péri l'automne dernier. L'un a donné à la côte au milieu du brouillard; un autre a chaviré près de Sydney, C.-B., et 7 personnes se sont noyées; un troisième a chaviré près de Saint-Paul, et tous les hommes de son équipage, sauf un seul, ont péri; on n'a jamais entendu parler des 4 autres, et on croit qu'ils se sont perdus corps et biens. Ces sept navires n'appartenaient pas à nos lignes régulières; tous étaient chargés de grains en grenier, et très profondément chargés. C'étaient tous des bâtiments de faible puissance, mais de grande capacité de transport. Le grain ayant été mis en grenier et chargé très rapidement au moyen d'élévateurs, a naturellement roulé en mer et fait chavirer le bâtiment. Telle est, je crois, la cause de la perte de ces navires. Maintenant, au sujet du commerce de grain du Saint-Laurent, il existe concernant le gouverneur du port de Montréal, où ces bâtiments ont pris leurs chargements, une loi dont les dispositions ont été impuissantes à prévenir de pareilles catastrophes. Le fonctionnaire chargé de veiller à l'exécution de cette loi a fait un rapport dans lequel il démontre la nécessité de la changer et de prendre des mesures plus restrictives. Les contraventions à la loi actuelle entraînent une amende de $40. Je ne pense pas me tromper en disant que tous les navires dont je viens de parler ont payé l'amende, et refusé d'obéir aux ordres du gouverneur du port; vous venez d'en voir les conséquences. La loi a été modifiée de façon à prescrire qu'un navire chargé de grain ne doit pas recevoir son congé sans produire au percepteur un certificat du gouverneur du port établissant qu'il est en règle avec la loi; de plus l'amende a été portée à un chiffre assez élevé pour que l'armateur ne trouve plus profit à éluder le statut. Cette classe de navires va probablement augmenter en nombre et faire une grande partie du commerce de grains du Saint-Laurent. Il est donc très important que le gouverneur du port soit revêtu du pouvoir nécessaire pour protéger la vie des équipages et des passagers, aussi bien que la propriété des expéditeurs, et l'amendement proposé à la loi actuelle est une bonne mesure."

Dans ce mémoire M. Fry traite uniquement du commerce transatlantique, et il fait des recommandations absolument semblables à celles que contient le projet de loi originairement adopté par le parlement britannique en l'année 1840. Je dois dire que tout en partageant en principe l'opinion de M. Fry sur les abus du commerce et sur la nécessité de faire une législation, tout en appréciant à sa valeur l'exposé fait par un personnage qui se trouve à la tête des conseils de commerce du Canada, par un homme qui possède une expérience considérable en la matière, je crois qu'une mesure qui préviendrait le transport de chargements sur pont pendant les périodes

qu'il a nommées, c'est-à-dire entre le 1er septembre et le 1er mai, serait si extrême qu'elle ferait dire que le commerce est restreint sans nécessité.

Je ne puis partager l'avis de M. Fry que tous les chargements sur pont constituent un mal et sont de nature à mettre les vaisseaux en danger. Je crois, au contraire, qu'un chargement modéré, s'il se compose de planches qui, comme on le sait, sont facilement maniées, pourrait dans bien des cas, au lieu de mettre le navire en danger, le rendre plus en état de tenir la mer ; et bien des gens du métier prétendent qu'un chargement modéré a cet effet dans neuf cas sur dix. Cependant, beaucoup dépend de la forme du navire.

J'ai été très frappé par les observations de mon honorable ami M. Coffin, le député de Shelburne, qui a une expérience de 30 années comme capitaine au cabotage, et l'impartialité dont il fait preuve en toute occasion donne du poids à son témoignage et de la valeur à son opinion. Je partage pleinement son avis que, dans un très grand nombre de cas, si non dans tous, un chargement modéré sur pont, loin d'être préjudiciable au navire, tend plutôt à le rendre propre à tenir la mer. D'honorables messieurs ont admis la force de son raisonnement quand il a pris part à la discussion qui s'est faite au parlement, et j'ai décidé d'adopter l'opinion modérée qu'il a émise—opinion partagée par tous ceux qui ont de l'expérience en ces matières—de permettre un faible chargement sur les ponts des navires ; je l'adopte de préférence à la propositson extrême présentée par M. Fry dans son habile mémoire, et pour cette raison j'ai proposé dans le bill que, entre le 1er octobre et le 16 mars, des chargements sur pont jusqu'à une hauteur de 3 pieds peuvent être transportés dans les voyages transatlantiques ; vous remarquerez que le temps de la prohibition est aussi raccourci. On me demandera peut-être pourquoi. Je répondrai que d'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir de marins, armateurs, expéditeurs et autres (et cette expérience doit s'imposer à l'esprit des hommes publics), la limitation fixée dans le bill n'est pas déraisonnable, que l'adoption de l'acte est désirable; et considérant la manière dont elle peut affecter le grand commerce régulier de notre pays et donner plus de sécurité pour la vie et la propriété, je crois que la limitation atteindra mieux le but que si la mesure était plus prohibitive.

Jusqu'ici aucune restriction n'a été imposée aux navires qui transportent aux Antilles des chargements sur pont, bien que depuis quelques années il ait été d'usage de transporter de forts chargements de Saint-Jean et d'autres ports des provinces maritimes. Pendant les mois d'hiver les chargements de bois de construction, ou de planches de boîtes à sucre, qui étaient transportés du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse aux Antilles, étaient fréquemment empilés à une hauteur de plusieurs pieds au-dessus des lisses, et il devenait très dangereux pour les matelots de marcher dessus, surtout lorsque ce bois se couvrait de glace comme cela arrive toujours dans nos hivers rigoureux; aussi plusieurs navires ont péri et plusieurs vies ont été sacrifiées.

Au mois d'avril de l'année dernière, le consul général anglais à la Havane porta la question à la connaissance du gouvernement britannique, et annonça que plusieurs navires venant de ports de l'Amérique du Nord, spécialement de Saint-Jean, N.-B., étaient surchargés, que par conséquent ils couraient des risques extraordinaires et que la vie des personnes à bord était en danger, et il recommanda que ces navires fussent soumis à une inspection et que des règlements sévères fussent établis au sujet des chargements sur pont en général. Cette lettre fut communiquée par le gouvernement britannique à celui du Canada.

Je vais maintenant passer en revue la seconde partie du bill qui peut affecter le commerce avec les Antilles. Je dois dire de suite que je n'y ai pas inclus, pour des raisons que j'expliquerai tout à l'heure, le commerce entre le Canada et les Etats-Unis, qui peut être regardé plutôt comme cabotage. Le commerce de notre pays avec les Antilles est principalement transporté des côtes méridionales du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, spécialement aux époques de l'année où la navigation du Saint-Laurent est close. Le commerce entre les marchés du Saint-Laurent et d'autres parties de la province de Québec avec les Antilles est comparativement limité, et pour des raisons de climat, il est restreint à six ou huit semaines avant la clôture de la navigation. Par conséquent, les conditions de cette partie du bill sont

d'une importance secondaire pour la population de l'Ancien Canada ; c'est pour cette raison que M. Fry ne parle pas de ce commerce.

Le commerce des ports de la baie de Fundy, dont le port de Saint-Jean est le centre, se fait principalement dans une classe de navires qui diffèrent considérablement de ceux engagés dans le commerce transatlantique par le Saint-Laurent, et d'après un rapport que j'ai ici, et que je lirai avec la permission du comité, l'on constatera que la hauteur moyenne des chargements sur pont, transportés aux Antilles, est de 5½ pieds environ, mais elle varie beaucoup, allant quelques fois de 9 pieds à 2 et 3 pieds, et des fois rien du tout.

CHARGEMENTS SUR PONT—Février 1873.

Gréement.	Nom.	Tonneaux de registre	Port d'enregistrement.	Nature de la cargaison.	Destination.	Chargement sur pont,
						Pieds.
Goélette....	Active...	131	Saint-Jean, N.-B..	Planches.....	Matanzas, Cuba.....	4½
do	J. W. Scott.....	109	do ..	do	Providence, E.-U.. ..	8
Brick.....	John Good..... .	343	Digby, N.-E.....	Douves p. b. à sucre	Cuba, env. 12 rangs. ..	5½
.....	Nellie Scott.....	296	Eastport, Me.....	Planches de pin et douves.....	.....	.....
Goélette...	George Calhoun...	109	Saint-Jean, N.-B..	Planch. et b. d'huile vides, la car. la plus h. a été de 8 pieds	Portland, Me., env.. ..	6
Goélette....	Lizzie Dewey.	374	Lubec, Me.....	Douves.....	Cuba.....	.....
do	W. E. Heard.....	587	Yarmouth, N.-E..	do	do	3
Barque.....	Angola.....	122	Parrsboro, N.-E...	do	do	3½
Brigantin.. .	Roswell.....	234	Eastport, Me.....	do	do	4½
Goélette....	Harold.....	882	Halifax, N.-E.....	Madriers.....	Liverpool, au-dessous.	5¼
Barque.....	Vestr.....	132	Saint-Jean, N.-B..	Planches.....	Cuba	3
Goélette....	Mary E. Thompson	171	Boston, Mass.....	do	do	5½
do	....	...	....	.....	.....	7
						55¾
						5 3-11
Barque.....	John G. Hall.....	326	Digby, N.-E.....	Douves.....	Cuba, 14 rangs.....	6½
Brigantin...	Chimborazo.	181	Boston, E.-U.....	Douv. et planches.	Cuba.....	5½
Barque.....	Delta	445	Norvège.....	Madriers, etc.....	Grande-Bretagne.....	3
Goélette ...	Ida J...	93	Saint-Jean, N.-B..	Planches, etc.....	Boston, E.-U.....	5½
Brigantin. ..	Lulu.....	299	do ..	Douves et planches	Cuba.....	6
do ...	Magdala.....	205	do ..	do	do	5½
Goélette....	Ada Louisa.	76	do ..	Planches.....	Pawtucket.....	8
do	R. A. Ford.....	114	do ..	do	Providence, R. I., le capitaine dit qu'il a pris dix pieds.....	7
Goélette....	Bessie Black.....	207	Saint-Jean, N.-B..	Planches.....	Cuba.....	7
do . ..	Irving	106	Etats-Unis.	Douves	Cuba, 13 rangs.....	6
do	S. B. Hume.....	335	do	Planches.....	Cuba.....	5
Navire.....	Parkfield.....	1389	St-Jean, N.-B., p.	B. de c. et madriers	Liverpool..... ..	5
Barque.....	Colorado.....	682	Yarmouth, N.-E..	do ..	Dublin.....	5
do	Sirian Star.	610	do ..	Madriers.....	Londonderry..... ..	4½
Goélette....	Lizzie Irwin.....	171	Saint-Jean, N.-B..	Douves..	Matanzas, Cuba, 13 rangs.....	6
Barque.....	Abbie Thomas....	590	Nouvelle-Ecosse...	Madriers.....	Grande-Bretagne.... .	4½
Goélette....	Arcilla.....	....	Saint-Jean, N.-B..	Douves.....	Portland, Me., 13 rangs.....	6
do	George V. Richards	136	do ..	Planches.....	Cuba..... :	6
do	Anna Currier.....	104	do ..	do	Boston.....	7
						5 1-2

En mesurant *soigneusement* j'ai trouvé que 7 rangs de douves de boîtes à sucre donnaient 3 pieds 2 pouces de hauteur.

La plupart des cabotiers préfèrent monter leur chargement de pont (s'ils en ont) jusqu'à la lisse, vu que tout espace sur le pont retiendrait l'eau, ou la glace en hiver.

J. BAKER.

Douanes, Saint-Jean, N.-B.
28 février 1873.

Par ce relevé, on voit que la grande variation qui existe dans la hauteur des chargements sur pont ne dépend que des navires eux-mêmes, car nous voyons dans bien des cas un navire de 125 tonneaux porter un chargement de pont plus considérable qu'un navire de 300, et c'est à ce commerce que je propose la prohibition commençant le 15 novembre et finissant le 16 mars. Je ne propose pas de restreindre en aucune façon le commerce entre ces dates. Par ce bill je propose que les navires faisant ce commerce aient la permission de porter des chargements sur pont, pendant la période de restriction, à une hauteur de pas plus de six pouces au-dessus des lisses de bastingage. Dans le premier projet de loi les chargements étaient limités aux lisses de bastingage; mais, à la recommandation de messieurs pratiquement au fait du commerce, j'ai consenti aux six pouces additionnels, car on me dit qu'ils assurent l'amarrage et donnent une nouvelle sécurité au chargement; de plus, les chargements de pont ne devraient pas avoir plus de 4 pieds six pouces au-dessus du pont des gaillards.

Après les données dont je crois de vous faire part au sujet des chargements qui sont usuellement transportés, je ne pense pas que l'on trouve ma mesure restrictive, mais bien libérale au contraire. Cependant je regrette que les représentants de la partie du pays où ce commerce est le plus exploité ne partagent pas ma manière de voir, et suivant en cela les instructions de gens intéressés, combattent le projet de loi dont nous nous occupons en ce moment.

On demandera—et des adversaires de bill ont demandé ailleurs—pourquoi je ne me suis pas occupé des chargements de pont qui sont transportés de la Baie de Fundy aux Etats-Unis. Je répondrai ceci: quoique je ne sois pas prêt à dire que ce commerce ne doive pas faire l'objet d'une législation, mon désir était d'avoir un bill qui frappât les grands abus du commerce, et je savais que, à cause des importants intérêts engagés dans le cabotage avec les Etats-Unis, ce serait susciter à la mesure plus d'opposition qu'elle en à créé déjà. Puis, j'ai pensé qu'il y avait une très grande différence entre les dangers qu'il sagit d'éviter dans les deux classes de trafic: celui des Antilles est un long voyage, un voyage en pleine mer, et qui n'offre pas aux navires, comme le cabotage, la ressource de se réfugier dans un port en deux ou trois heures de temps. J'en ai conclu que, comme toutes les données statistiques que j'ai pu recueillir n'accusaient pas une très forte moyenne de pertes de vies dans le trafic américain, et comme ce dernier offrait les meilleures facilités du monde aux navires qui se réfugient dans un port de la côte, je ne devais pas exposer mon bill à des nouvelles oppositions, car celles qu'il rencontre déjà sont d'un grand poids. On remarquera que le bill actuel limite le pouvoir d'hommes sans scrupules et affecte les profits qu'ils pouraient faire en sacrifiant des vies humaines; mais il ne porte aucun préjudice à l'armateur honnête, car les 4½ pieds accordés au trafic avec les Antilles constituent plus qu'une moyenne raisonnable des chargements de pont que, sans aucune restriction légale, les armateurs consciencieux permettent même aujourd'hui, et les opérations du marchand honnête n'en souffrent nullement; de plus, il y a du vrai dans la position prise par le conseil de la chambre de commerce de Saint-Jean: tant que le gouvernement américain n'aura pas fait une loi dans le même sens, il n'est pas sage de donner le désavantage à nos nationaux qui exploitent ce trafic. On dira peut-être que le même argument s'applique au commerce avec les Antilles. A cela je réponds que j'ai des données statistiques, équivalant à des preuves positives, qui établissent que d'énormes pertes de vies résultent, d'un coté des chargements de pont excessifs, et que de l'autre, bien qu'il arrive des accidents et que le danger existe, les catastrophes ont été bien moins fréquentes. Le remède que je propose sur ce dernier point, en ce qui concerne notre commerce avec les Etats-Unis, c'est de saisir le gouvernement britannique de la question et de lui demander de porter à l'attention du gouvernement américain ce que nous avons fait, en l'invitant à faire une loi comme celle que nous proposons. Et je n'ai aucun doute que lorsqu'un peuple aussi éclairé que l'est le peuple américain verra la nécessité d'adopter un remède comme celui que nous proposons, si non exactement le même, il prendra des mesures qui lui paraîtront justes pour protéger la vie et la propriété sans nuire sensiblement au commerce.

Lorsque les propositions de notre projet de loi furent débattues au parlement, avant son renvoi à ce comité, plusieurs objections furent présentées par le monsieur

qui l'a si habilement combattu. Je vais prendre ces objections en détail, afin de montrer au comité le peu de cas qu'il doit en faire. Le monsieur en question, l'honorable député du comté de Saint-Jean, M. Burpee, a dit qu'aucune preuve n'avait été apportée à l'appui de l'assertion que de lourds chargements de pont entraînaient des pertes de vies, et il a prétendu que les navires qui font le commerce avec les Antilles avaient été construits expressément pour ce trafic, qu'en les construisant on avait eu l'intention de les rendre propres à transporter des chargements de pont, et qu'ils ne ressemblaient pas aux navires qui font le commerce transatlantique du Saint-Laurent, dont plusieurs étaient vieux, pourris et condamnés.

Laissez-moi dire, en réponse, que l'honorable monsieur, suivant moi, n'a pas donné à la question toute l'attention qu'elle mérite, et qu'il n'avait peut-être pas à sa disposition les renseignements que j'ai pu me procurer et qui lui auraient permis de juger avec la même justesse. Que le comité me permette de lui communiquer, pour son information, un sommaire des accidents arrivés depuis quelques années à des navires partis de Saint-Jean, N.-B., pour les Antilles, et qui ont eu pour causes des chargements de pont. Je dois ajouter que cette liste est incomplète, qu'elle ne représente même qu'une très faible partie de tous les accidents survenus, et j'aurais tâché de l'avoir au complet si j'avais prévu que cette mesure, pourtant si libérale pour les intérêts maritimes, serait aussi vivement combattue ; mais, tout incomplète qu'elle soit, monsieur le président, cette liste est effrayante. Elle va faire voir que l'honorable député est dans l'erreur quand il prétend que " peu de personnes, comparativement, ont péri dans ce trafic, et que la moyenne des pertes de vies occasionnées par des chargements de pont dans le trafic avec les Antilles, est aussi faible " que celles des malheurs qui accompagnent tout autre trafic conduit sur terre."

SOMMAIRE *des accidents arrivés depuis quelques années à des navires allant de Saint-Jean, N.-B., aux Antilles, et occasionnés par des chargements de pont.*

1. Brigantin *Evergreen* ; engagé, chargement de pont emporté, navire condamné.
2. Trois-mâts—barque *Minnie ; un homme* emporté du chargement de pont, et *perdu.*
3. Brigantin *Active* ; a perdu son chargement de pont et subi d'autres avaries.
4. Brigantin *Mohawk* ; couché sur le côté, redressé en jetant par-dessus bord son chargement de pont.
5. Brigantin *Osprey* ; perdu une partie de son chargement de pont ; *un homme* du nom de John Alcocks emporté par-dessus bord et noyé.
6. Brigantin *G. A. Coonan* ; *un homme* emporté du chargement de pont.
7. Trois-mâts—barque *Edward Cecil* ; jeté sur le flanc, engagé et abandonné. *Le charpentier emporté* par-dessus bord.
8. Brigantin *Fawn* ; chargement de pont perdu. L'équipage a vécu dans le bout des mâts jusqu'à ce que le navire atteignit Nassau plein d'eau.
9. Brigantin *Delano* ; entré à Norfolk plein d'eau et vendu.
10. Brigantin *Let Her B* ; naufrage complet sur le récif Pacifique.
11. Brigantin *Ella* ; son chargement de pont se déplaçant, est obligé d'entrer au port.
12. Brigantin *Marino* ; faisant eau, chargement de pont jeté par-dessus bord.
13. Goélette *Unexpected* ; couchée sur le flanc.
14. Brigantin *Mary Given* ; chargement de pont perdu, faisant eau.
15. Brigantin *Southern Cross* ; échoué avec un gros chargement de pont. Couché sur le flanc et perd son chargement de pont, ses futailles pour l'eau, etc. Equipage 9 jours sur le pont, mourant de faim. Tue le chien du bord. Sauvé.
16. Goelette *Alatia* ; trouvée en dérive, abandonnée. *Equipage totalement perdu.* Enorme chargement de pont emporté par la mer, entraînant l'équipage avec lui.

17. Brick *Birdie* ; on n'en a jamais eu de nouvelles.
18. Brigantin *Mary Kelly* ; ayant un gros chargement de pont, a été couché sur le flanc. Equipage sauvé par un navire qui passait.
19. Goélette *Nanta* ; couchée sur le flanc, abandonnée. Equipage débarqué.
20. Goélette *Ambro* ; impossible à conduire, à cause d'un gros chargement de pont. Perte totale.
21. Trois-mâts—barque ; chargement de pont perdu. Vie de l'équipage en danger. Le capitaine attribue le désastre à un chargement de pont excessif. $9,000 pour radouber.
22. Goélette *Minnie* ; lourd chargement de pont. *Perdu corps et biens.* Jamais entendu parler.
23. Goélette *Carrie Douglas* ; couchée sur le flanc et impossible à gouverner. Frais de radoub, plus de $4,000.
24. Brigantin *Bessie* ; impossible à conduire et jeté sur les rochers. *Le capitaine* emporté par la mer et noyé ; équipage sauvé avec peine et misère.
25. Brigantin *John Lewie* ; gros chargement de pont emporté par la mer. L'équipage l'échappe belle.
26. Brigantin *Martha* ; dérivé à la côte, abandonné. Une partie du chargement de pont était perdue ; il était plus fort que de raison. *L'équipage* avait évidemment été emporté par-dessus bord et avait *péri.*
27. Brigantin *Phœbe Ellen* ; embarrassé d'un gros chargement de pont qui avait gelé. L'équipage n'avait pu soulager le navire. *Le capitaine et deux ou trois matelots péris.*
28. Goélette *Charles A. Bovey* ; gros chargement de douanes sur le pont. Contracta une voie d'eau. Deux matelots sont morts des misères qu'ils ont endurées en essayant d'empêcher le bâtiment de couler. Le reste de l'équipage complètement épuisé. Remorqué au port, embarque un nouvel équipage et reprend sa route. Résultat pas encore connu.
29. Brick *Scud* ; chargement de pont élevé. Naufrage complet.
30. Brick *Victoria* ; chargement de pont trois pieds plus haut que les lisses de bastingage. Engagé dans l'eau. Equipage sauvé. Cause du désastre, surcharge.
31. Goëlette *Bessie Black* ; chargement de pont élevé. Partie de ce chargement emporté avec *un matelot* qui s'est noyé.

Quant à la différence dans la nature des navires qui font le commerce de la Baie de Fundy avec les Antilles et le trafic transatlantique, j'avoue volontiers qu'il y a quelque chose dans ce que dit l'honorable monsieur ; mais dans quelques conditions que ce soit, et en admettant ses prémisses, reste cette nomenclature d'accidents que je viens de vous communiquer et qui s'applique, non au trafic du Saint-Laurent, mais à celui des Antilles. Cependant, l'honorable monsieur a demandé plus de latitude et d'exemption que n'en ont réclamé les délégués qui ont représenté la chambre de commerce de sa ville. Ces délégués ont pris part à la convention du conseil fédéral du commerce à Ottawa, et là, en faisant connaître les objections qu'ils avaient contre la loi concernant les chargements de pont, ils n'ont pas combattu la limitation de la loi objectant le trafic transatlantique, mais ils ont seulement demandé que leur trafic avec les Antilles et leur cabotage américain en fussent exemptés ; ils n'ont rien dit contre le principe de la loi, mais ils ont déclaré que tant que les Etats-Unis ne feraient pas une loi semblable, le trafic de leurs ports se trouverait dans une position désavantageuse, et que par conséquent on ne devait pas y toucher. Maintenant, d'honorables messieurs demandent que l'adoption du bill soit remise à plus tard, et ils prétendent qu'il n'y a pas raison de frapper de prohibition le commerce du port de Saint-Jean, parce que, soutiennent-ils, leurs navires sont d'une classe différente de ceux du Saint-Laurent. Il se peut qu'ils aient raison en ce qui regarde la stabilité des navires du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et j'approuve les éloges qu'ils en font ; mais cela n'empêche pas que l'expérience a démontré qu'il est arrivé dans

d'autres ports que ceux du Saint-Laurent, d'innombrables accidents provoqués par les chargements de pont, et que même sur les navires solides et capables de tenir la mer un chargement de pont excessif est dangereux. Et il faut reconnaître que, quoique la position des marchands puisse être affectée (un mal positif comme celui que j'ai signalé dans le trafic des Antilles ayant été démontré d'une manière irréfutable), il ne nous est pas permis de laisser des considérations secondaires entraver une mesure destinée à garantir l'existence des navigateurs en diminuant le nombre des accidents. Tel est le devoir du parlement; il pourra, ensuite, s'occuper des questions de commerce.

Le fait qu'un grand nombre de navires qui font le trafic du Saint-Laurent, défectueux, vieux et impropres à ce service, prennent des chargements de pont, aggrave simplement le mal et est une nouvelle raison pour que le projet de loi soit adopté, mais il ne constitue pas un argument en faveur de l'exemption du trafic de Saint-Jean avec les Antilles. Après les preuves que j'en ai données, on ne contestera pas, je présume, que les chargements de pont occasionnent de graves accidents.

Je rappellerai à l'honorable député de Saint-Jean que, en allant plus loin que le conseil de commerce au mois de janvier dernier, en demandant au comité de rejeter la partie de la loi qui touche au trafic de Saint-Jean, pour la raison qu'avec la loi concernant les chargements de pont partant de ce port, il ne représente pas le sentiment général même de sa propre ville; et je me permets d'ajouter que, quand il dit au comité que le sentiment public ne demande pas une mesure de ce genre, que cette mesure n'est pas nécessaire, il est dans l'erreur. J'ai déjà produit d'amples preuves établissant la nécessité de cette mesure, et maintenant j'affirme que l'opinion publique demande à grands cris des garanties contre les énormes pertes de vies auxquelles ce trafic a donné lieu. Au mois de mars dernier, l'un des principaux agents maritimes du Nouveau-Brunswick, sinon le principal, m'a adressé, sur la question du commerce de Saint-Jean en rapport avec celle des chargements de pont, un excellent mémoire dont, avec la permission du comité, je vais donner lecture :—

A l'honorable PETER MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—A une récente assemblée de la chambre de commerce de Saint-Jean, tenue en cette ville, les délégués, de retour de la troisième réunion annuelle du conseil fédéral du commerce, qui a eu lieu à Ottawa les 16 et 17 janvier dernier, firent un rapport dont suit un extrait :—

" La résolution suivante à laquelle vos délégués crurent devoir prendre une part " active, fut la dix-neuvième : l'opportunité de prohiber par statut le transport de " chargements de pont après une certaine date. C'était, de fait, le rétablissement des " anciennes lois concernant les chargements sur le pont des navires. Si ces lois " peuvent s'appliquer avec une égale justice à nous et aux étrangers dans le commerce " de transport en Europe, elles pourraient nous mettre sur un pied d'inégalité vis-à-" vis des voituriers des Etats-Unis avec lesquels nous sommes en concurrence conti-" nuelle pour le cabotage, le trafic avec les Antilles et l'Amérique du Sud. Lorsque " la question eut été bien exposée au conseil, l'auteur de la proposition, M. Frye, " président du conseil, la restreignit comme suit : " Que ce conseil insiste fortement " auprès du gouvernement du Canada sur la nécessité de mettre fin immédiatement, " au moyen d'une mesure législative, au transport de chargements de pont entre le " Canada et l'Europe après le mois de septembre et avant le 1er mai de chaque année, " car ils mettent la vie humaine en danger et augmentent considérablement les frais " d'assurance.—Adoptée."

Subséquemment, le secrétaire du conseil donna lecture des communications suivantes :

OTTAWA, 17 juin 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'une dépêche avec son contenu, du ministre des colonies,—laquelle a été renvoyée par l'honorable

Conseil privé à ce département—au sujet des accidents à des navires qui transportaient des chargements de bois de service et de douves sur leurs ponts entre des ports de l'Amérique du Nord et les Antilles ; et je vous prie de vouloir bien communiquer ces documents à la chambre de commerce et l'informer, en même temps que ce département sera bien aise de connaître son opinion sur cet important sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
WM. SMITH.
Sous-ministre de la marine.

M. A. C. FAIRWEATHER,
Secrétaire de la chambre de commerce,
Saint-Jean, N.-B.

Le ministre des colonies au gouverneur général.

Copie—Canada. N° 108.

DOWNING STREET, 7 mai 1872.

MILORD.—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Seigneurie, pour être communiquée à votre gouverment, copie d'une lettre du conseil de commerce, renfermant copie d'une dépêche du conseil de S. M. à la Havane appelant l'attention sur le nombre d'accidents arrivés à des navires qui transportaient des chargements de bois de service et de douves entre des ports de l'Amérique du Nord et les Antilles.

J'ai, etc.,
KIMBERLEY.

Au gouverneur-général,
le Très-honorable LORD LISGAR, G.C.B., G.C.M.G.
etc.. etc., etc.

M. Gray au sous-secrétaire d'Etat, ministère des colonies.

Copie—M. 4758.

CONSEIL DE COMMERCE.

WHITEHALL GARDENS, 3 mai 1872.

ACCIDENTS.

MONSIEUR,—Le conseil de commerce m'a donné instruction de vous transmettre, pour l'instruction du ministère des colonies, la copie ci-jointe d'une dépêche du consul général de S. M. à la Havane appelant l'attention sur le nombre des accidents arrivés à des navires qui transportaient des chargements de bois de service et de douves sur leur pont entre des ports de l'Amérique du Nord et les Antilles.

Le conseil du commerce me charge de suggérer si comme il paraît qu'une partie considérable du trafic se fait entre les provinces britanniques, spécialement Saint-Jean, N.-B., et Cuba, il ne serait pas à propos de porter le contenu de cette dépêche à la connaissance des autorités d'Ottawa.

J'ai, etc..
T. GRAY.

Au sous-secrétaire d'Etat,
Ministère des colonies.

M. le consul général Dunlop au secrétaire du département de la marine, conseil du commerce.

Copie—M. 4748.

HAVANE, 3 avril 1872.

MONSIEUR,—Je crois devoir appeler l'attention du conseil du commerce sur le nombre d'accidents qui résultent de la pratique de transporter des chargements de bois de service et de douves sur le pont des navires entre des ports de l'Amérique du Nord et les Antilles.

Il se fait aujourd'hui un trafic très considérable entre les provinces britanniques, spécialement Saint-Jean, N.-B. et Cuba ; et il nous arrive rarement un navire qui n'ait pas perdu une partie de sa cargaison ou qui n'ait éprouvé des avaries dans le voyage parce qu'il portait sur son pont de lourds chargements de madriers et de douves.

On me dit que la plupart des cargaisons sont assurées aux Etats-Unis, et que la prime exigée sur les chargements de pont est élevée,—de 10 à 15 pour 100 ; mais d'après les pertes presque constantes que l'on annonce, il me semble que la pratique est défectueuse, que plusieurs navires sont surchargés, et que par conséquent, non seulement ils courent des risques extraordinaires pour eux-mêmes et leur cargaison, mais encore mettent en danger la vie des personnes qu'ils ont à leur bord.

Je ne sais pas si ces navires, une fois chargés et prêts à prendre la mer, sont inspectés par les gouverneurs de ports ou par les agents des assureurs; mais s'ils ne le sont pas, il me paraît très nécessaire d'établir des règlements rigoureux au sujet des chargements de pont en général.

A. GRAHAM DUNLOP,
Consul général (Cuba).

Au secrétaire du département de la marine,
Conseil de commerce, Londres.

L'auteur de ces lignes était présent à l'assemblée dont il est question plus haut, et il félicita les délégués de l'habileté dont ils avaient fait preuve comme représentants du conseil. Il approuva hautement les recommandations qu'ils avaient faites au sujet des chargements de pont des navires faisant le cabotage entre le Nouveau-Brunswick, ajoutant que les navires affectés au transport du trafic entre des ports des provinces maritimes et des ports des Etats-Unis au nord d'Hatteras étaient particulièrement faits pour porter de gros chargements de pont, étant des goélettes dont les voiles se bordent de l'avant à l'arrière spécialement construites pour ce trafic. Ce sont pour la plupart des navires peu profonds, d'une grande largeur, d'une profondeur de cale variant de 7 à 8 pieds, et d'une largeur de 27 à 30 pieds, et pouvant, dans bien des cas, porter beaucoup plus d'un tiers de toute la cargaison sur le pont. Comme des navires d'une autre classe sont quelques fois employés à ce cabotage, il ne serait pas opportun, suivant lui, de faire des règlements au sujet de ce trafic particulier, ni au sujet de navires desservant le trafic avec l'Amérique du sud et dont le chargement se compose en général d'un bois de service long, sec et de qualité supérieure, qui constitue une cargaison flottante. D'un autre côté, le voyage étant beaucoup plus long que celui des Antilles, les chargements de pont, en règle générale, sont tenus dans les limites de la sûreté. Quant au cabotage, il y a plusieurs havres sur la route, et les navires s'y réfugient à l'approche d'une tempête, échappant ainsi aux dangers des voyages en pleine mer.

De ce qui précède et d'autres circonstances encore l'auteur de ces lignes conclut que ce qu'il y avait de mieux à faire était certainement de réserver toute législation en ces matières jusqu'à ce qu'elles aient fait l'objet d'un arrangement uniforme entre les Etats-Unis et le Canada. Mais pour ce qui concerne le commerce de bois de service et de douves entre des ports des provinces maritimes, spécialement entre le port de Saint-Jean et les Antilles, il ajouta que, dans son opinion, formée par l'observation et l'expérience, ce qu'avait dit officiellement le consul à la Havane était en parfait accord avec les faits.

Au débat le vice-président admit la justesse des représentations du consul général Dunlop. Cependant, la chambre de commerce de Saint-Jean parut opposée à prendre un parti décisif, en étant empêchée jusqu'à un certain point par des intérêts individuels qui invoquent la concurrence des navires étrangers comme raison ostensible de délai; mais en réalité ce retard est occasionné par des membres de la chambre qui, expéditeurs ou armateurs, veulent rester libres et se ménager de prendre des chargements de pont comme auparavant.

Il est donc absolument nécessaire, pour préserver la vie et garantir la propriété, que le gouvernement du Canada s'occupe de cette question, pour les raisons suivantes:

1. Quant au commerce.—Le commerce entre les ports des provinces maritimes du Canada et les Antilles augmente rapidement; de fait le bois de service et les douves des îles viennent principalement de ces provinces. Le bois fabriqué aux Etats-Unis ayant une très grande valeur, est presque entièrement pour d'autres marchés, car la qualité requise aux Antilles, quoique vendable, n'est pas le n° 1; les madriers sont principalement ce qu'on appelle *shippers*, et le bois de service inférieur est converti en planches de boîtes. La matière servant à la fabrication des madriers et des douves est obtenue plus facilement dans les provinces, et la fabrication y coûte beaucoup meilleur marché, car souvent les douves sont vendues, à Saint-Jean, à des marchands de Portland et de Boston pour être de nouveau expédiées de ces ports. Les provinces ont donc eu le monopole de l'exportation du bois de service aux Antilles, en sorte que la minute suivante de la chambre aurait pu fort bien être plus définie: "Que la chambre, ayant pris connaissance de la lettre du sous-ministre de la marine et des pêcheries concernant les chargements de pont, désire remercier le ministère de lui avoir communiqué une affaire d'aussi grande importance pour le commerce de ce port. La chambre admet que les abus dont on se plaint existent sur une grande échelle; mais comme le port de Saint-Jean doit subir la concurrence de ports des Etats-Unis dans le commerce de bois et serait mis dans une position désavantageuse si ses expéditeurs étaient soumis à des restrictions qui ne seraient pas applicables à ces ports rivaux, la chambre ne se croit pas justifiable de recommander un changement, à moins qu'il n'en soit fait autant pour les ports rivaux."

2. Quant à la classe de navires.—Les navires employés à ce trafic sont principalement de petits trois-mâts—barques, bricks, brigantins et goélettes, ayant une profondeur de cale de 10 pieds et plus, de manière à ce qu'on puisse y arrimer trois rangs de tonneaux de mélasse pour le voyage de retour. Ces navires diffèrent totalement des caboteurs: ils sont profonds et comparativement étroits, et ont les dimensions nécessaires pour porter de lourdes cargaisons.

Parmi les abus de système du chargement de pont, il y a celui que les armateurs ou affréteurs empilent aujourd'hui leurs chargements de pont sans permission ni entrave, ce qui augmente les risques que courent le navire et l'équipage. Les chargements sont humides et glacés, les planches de boîtes de sucre sont formées de bois vert, et si ces chargements sont empilés au-dessus des lisses, comme cela se fait toujours plus ou moins, ils fatiguent plus le navire qu'une lourde cargaison complète, car le chargement de pont détruit l'assiette du navire, nuit à la manœuvre, et prive l'équipage de la protection des bastingages, etc., puis, s'il survient une tempête, le poids excessif du pont rend le navire volage, ouvre ses gouttières, ses coutures et ses épontilles, tourmente ses œuvres mortes ou le jette sur le côté, et alors il menace de devenir engagé, car l'eau courant dans le petit fond pendant qu'il est très incliné ne peut être atteinte par les pompes (il n'y a pas de pompes de cale dans les bâtiments de cette classe). C'est ainsi que le surchargement est la cause première de bien des désastres.

Les pertes matérielles résultant de cet état de choses seraient déjà une raison suffisante pour faire une législation restrictive; mais les pertes de vies doivent nous faire espérer avec confiance que le gouvernement sentira la nécessité d'édicter une loi qui défende à l'avenir le surchargement des navires engagés dans le trafic avec les Antilles et qui protège nos marins contre les dangers auxquels on les expose; il y a assez des périls inévitables de la mer.

Quant aux pertes de vies.—Voici un exposé de quelques-uns des désastres causés, directement ou indirectement, par des chargements de pont excessifs et qui ont coûté la vie à des équipages tout entier ou à des parties d'équipages.

Le brigantin *Bessie*, de Saint-Jean, N.-B., Tobin patron, fit voile de ce port, au mois de février 1868, pour Cuba. Il était si surchargé qu'il fût engagé et devint ingouvernable peu de temps après avoir quitté le port. Il avait à son bord une plus grande quantité de douves qu'il n'en pouvait possiblement porter, et il fut obligé de virer de bord; mais ne pouvant être gouverner, il ne put entrer au port, devint le jouet du vent et des vagues, et fut jeté sur les rochers de la baie Courtney. Le capitaine Tobin fût emporté par-dessus bord et se noya avant que le navire échoua; les autres échappèrent avec peine à la mort. Dans le temps, les journaux ont créé une grande agitation au sujet de ce naufrage, et l'opinion publique a demandé une législation préventive. Pendant quelque temps les chargements de pont ont été plus modérés; mais aujourd'hui la pratique est aussi dangereuse qu'auparavant, et tant que le gouvernement n'interviendra pas par une loi, les mêmes abus se répéteront.

Le brigantin *John Lewis* fit voile le 10 novembre 1869 pour la Havane. Il reçut un coup de mer qui emporta son chargement de pont, lequel était si lourd qu'il avait défoncé le pont. L'équipage l'a échappé belle.

Le brigantin *Martha*, de Saint-Jean, N.-B., mit à la voile pour Cuba, le 11 janvier 1870, et quelques jours après il dérivait à la côte sur Mégéghan, N.-E., abandonné, partie de sa cargaison absente, et pavillon de détresse au vent. Lui aussi avait pris un chargement de pont excessif, et à en juger d'après les apparences, c'est ce chargement qui a été la cause principale du désastre dans lequel tout l'équipage a péri.

Le brigantin *Phœbe Ellen* partit pour la Havane le 5 janvier de l'année suivante; pris par une bourrasque immédiatement après avoir quitté le port, il contracta une voie d'eau et devint incontrôlable; il avait un lourd chargement de pont que l'équipage essaya de jeter par-dessus bord pour soulager le navire, mais sans succès, car il était gelé. Le navire fut emporté à la dérive sur la côte près de Digby, N.-E. Le capitaine Dill et deux ou trois matelots périrent.

Des désastres comme ceux que je viens d'énumérer sont d'occurrence fréquente, et ils démontrent l'urgence d'une action immédiate. La préservation de l'existence est d'une importance première, et le transport assuré des cargaisons mérite aussi considération. En conséquence je suggère l'établissement d'une loi qui règle comme suit le transport des chargements de pont entre le Canada et les Antilles:

1. Qu'il soit défendu à tous les navires à pont simple de transporter des chargements de pont au-dessus des lisses de bastingage.

2. Que tous les navires à faux pont soient invariablement empêchés de transporter des cargaisons quelconques sur leur faux pont.

3. Qu'un inspecteur parfaitement compétent et digne de confiance soit préposé à chaque port d'acquittement pour inspecter les navires pendant qu'ils embarquent leur chargement, et voir à ce que les cargaisons soient bien arrimées, à ce que les règlements concernant les chargements de pont soient bien observés, à ce que les navires soient en parfait état de prendre la mer, et à ce qu'ils produisent leur certificat à la douane en prenant congé.

(Note.—Plusieurs des navires qui font le trafic avec les Antilles sont munis de petits faux ponts. C'est à dire ayant de 10 à 12 pieds de profondeur de cale et de 4 à 5 pieds entre ponts. Ces navires ne devraient jamais entreprendre de transporter des chargements sur le faux pont, mais ils le font souvent, bien que ce soit simplement porter un chargement de pont sur un autre, et il n'est pas surprenant qu'il en résulte les plus grosses conséquences.)

Il y a plusieurs années, on a constaté que des navires faisant voile de ports de la Grande-Bretagne étaient souvent surchargés de fer, et sombraient en conséquence. Lorsque ces faits eurent été portés à la connaissance du gouvernement il édicta immédiatement un règlement limitant le fer à un tiers en plus du tonnage enregistré des navires, et aujourd'hui le fer est transporté relativement sans danger.

Les mêmes observations s'appliquent au grain, qui était naguère expédié des ports des Etats-Unis en Europe, en grenier; mais plusieurs des navires ont été perdus ou avariés en traversant l'Atlantique, parce que leur cargaison s'était déplacée. Et, bien que les Etats-Unis fussent en concurrence avec les ports de la Baltique, les autorités américaines ne furent pas lentes à soumettre le chargement de grain à l'inspection, et aujourd'hui un tiers de ce chargement est en sacs et les navires sont munis de cloisons établies de long en long.

L'auteur de ces lignes ne parle pas au point de vue des assurances, car depuis bien longtemps il s'est convaincu que les risques de cette nature ne sont pas à désirer et ne donnent aucun profit aux assureurs; mais il croit devoir faire connaître au gouvernement le résultat de ses observations, dans l'espoir qu'il fera une loi comme celle dont il est question plus haut, pour préserver la vie des marins et pour le bien-être de ceux qui dépendent d'eux, ainsi que pour protéger tous ceux qui font le commerce et qui ont à cœur la prospérité maritime du pays.

J'ai l'honneur d'être,
Votre respectueux,

ROBERT MARSHALL,
Agent d'assurance maritime et procureur de la "New-Brunswick Lloyds Association of Marine underwriters."

On voit donc que M. Marshall, après avoir bien exposé la situation et l'avoir discutée, demande qu'une loi semblable à celle dont le comité s'occupe en ce moment soit édictée pour réglementer le commerce entre le Canada et les Antilles, et de plus qu'un agent soit nommé pour veiller à ce que cette loi soit bien observée à la douane avant le départ des navires. Or, vous remarquerez que le bill ne contient aucune disposition au sujet de l'inspection. Cependant, ses adversaires ont déclaré qu'ils préféreraient une mesure qui pourvoirait à la nomination d'inspecteurs à une autre qui mettrait une limite aux chargements de pont. A cela j'ai répondu dans le temps—et je le répète—que je considérais qu'il valait mieux dans l'intérêt du commerce imposer des limites fixes aux chargements de pont, ce qui serait en même temps une garantie pour la vie des équipages, plutôt que d'avoir dans chaque port un inspecteur qui, s'il voulait agir d'une manière arbitraire, pourrait harasser et ennuyer le commerce. De plus, si ces officiers étaient nommés, quelqu'un aurait à les payer; mais si l'honorable monsieur demande la nomination d'un personnel d'employés, je ne vois aucune objection à insérer un article à cet effet dans le bill dont nous nous occupons. Ne fermons pas les yeux à la vérité, mais regardons plutôt les faits en face, et si les abus commis par le commerce rendent la nomination de ces fonctionnaires nécessaire, le commerce devra en supporter les frais et les inconvénients qui pourraient en résulter. C'est l'abus du système qui a amené la nécessité d'une législation, et pour ma part, je trouve que dans l'intérêt du commerce le bill est beaucoup plus favorable que le principe de l'inspection pour lequel mon honorable ami combat; mais s'il préfère prendre la responsabilité de demander l'inspection pour le commerce pour mettre fin aux abus qu'il prétend ne pouvoir être extirpés par ce bill, j'ai préparé un article qui pourvoit à l'inspection dans les ports que le gouvernement pourra proclamer, y compris les ports de la Baie de Fundy. Je soumets cet article au comité, et je suis prêt à l'incorporer dans le bill pour faire droit à l'opinion du commerce représentée par mon honorable ami, s'il lui donne son assentiment; mais en me rendant à son désir, je lui laisse la responsabilité de ce que je considère être une nouvelle restriction imposée au commerce de son port.

(Ici l'honorable ministre donne lecture des dispositions d'une clause pourvoyant à la nomination d'un inspecteur ou d'inspecteurs qui auraient pour attributions d'examiner, pendant la saison de navigation, le chargement et l'équipement des navires faisant le trafic, et sans le certificat desquels le douanier ne pourra donner congé au dits navires.)

M. Burpee dit qu'il ne veut pas prendre la responsabilité d'accepter le principe de l'inspection, et comme plusieurs autres messieurs s'y déclarent fortement opposés et préconisent en même temps la mesure telle qu'elle est, l'honorable ministre retire l'article en question, et dit que, s'il n'insiste pas pour l'insérer dans le bill, il a cru devoir, lorsque les messieurs de Saint-Jean ont voulu poser cette alternative, les mettre en demeure de l'accepter ou rejeter. Il n'insiste pas sur son adoption, parce qu'il ne le croit pas désirable; il ne pense pas, non plus, que cet article puisse donner satisfaction au commerce, ni qu'il offre la meilleure protection possible au commerce, bien que plus tard l'inspection puisse être rendue nécessaire par des abus dans d'autres commerces que celui du bois. L'article est alors retiré.

L'honorable ministre continue ensuite:—Une autre objection qu'on a faite contre le bill, c'est qu'il n'est pas assez étendu, et l'honorable monsieur dont j'ai parlé a dit que la question ayant été portée à l'attention du parlement impérial par M. Plimsol, commissaire royal chargé de prendre connaissance dès alors non seulement des chargements de pont, mais encore d'autres questions se rattachant au commerce. Cette mesure ne devrait pas être adoptée maintenant, mais rester sur le tapis jusqu'à ce que nous ayons vu le résultat obtenu par ce commissaire, ou jusqu'à ce que nous ayons nous-même chargé un comité de s'entendre avec cette commission pour obtenir des informations et étudier la question.

Les cas dont il s'agissait en Angleterre et ceux de notre propre commerce sont entièrement différents. La question des chargements de pont constituait une très faible partie des griefs dont M. Plimsol se plaignait et dont la Chambre des Communes britannique s'est occupée particulièrement; il est clair que la commission anglaise avait à s'occuper d'autres questions que celles contenues dans ce bill. Nos navires n'ont pas donné lieu à des plaintes sérieuses; ils sont généralement considérés comme étant d'une bonne classe, et d'après ce qu'a dit mon honorable ami, le trafic de Québec et d'autres ports du Vieux Canada est principalement fait par des navires d'une classe très différente de celle des bâtiments qui partent de son port, et la même objection ne s'applique pas au commerce de Saint-Jean. Devant cette masse de preuves que j'ai présentées au comité, laissez-moi vous demander s'il est bien nécessaire d'instituer une commission pour établir l'opportunité de restreindre les chargements de pont? Je ne le crois pas, mais si l'honorable monsieur désire aller plus loin et soumettre les navires et leurs cargaisons à une inspection, s'il veut une commission pour examiner la preuve à cette fin, l'adoption du bill n'empêchera pas de satisfaire son désir, et en même temps on remédiera à un mal criant en adoptant ce projet de loi. Mon honorable ami me permettra bien de le lui dire: j'ai pensé que je lui devais, ainsi qu'aux importants intérêts qu'il représente, de parler de son opinion au sujet de la commission avant l'adoption de cette mesure, afin qu'elle ne nuise pas à l'enquête qu'il désire tant obtenir. Mais si l'on adopte sa recommandation, si l'on tolère pendant encore un an ce mal croissant, d'autres demanderont peut-être aussi du délai sous un prétexte différent et avec tout autant de raison.

Que l'opinion publique réclame la prohibition absolue des chargements de pont, comme l'ont prétendu quelques membres du comité, ou que mon honorable ami en résistant à la restriction représente l'opinion publique à l'égard de ces chargements, je ne pense pas qu'il subsiste un doute sur la nécessité de prendre une mesure quelconque. Qu'il lise le rapport du conseil de commerce, et il verra que d'année en année ce corps public a demandé que les chargements de pont fussent défendus. Qu'il lise la résolution adoptée par la chambre de commerce de sa ville, et il reconnaîtra l'importance du principe reconnu en ce qui concerne le commerce transatlantique, et il n'aura plus aucun doute sur l'inopportunité de nouveaux délais.

Je vais maintenant, avec la permission du comité, lire deux dépêches, datées le 27 février et le 27 mars 1873, du comte de Kimberley à Son Excellence le gouverneur général, sur le même sujet. La première couvre une liste des accidents et un relevé des navires chargés de bois signalés au conseil du commerce jusqu'au 7 janvier 1873 comme ayant été perdus ou avariés pendant le mois de novembre 1872.

(Ici l'honorable ministre donne lecture des dépêches et de la liste d'accidents ci-joints.)

DOWNING STREET, 27 février 1873.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour être communiquée à votre gouvernement, copie d'une lettre, avec son contenu du conseil de commerce ayant trait aux accidents récemment arrivés à des navires qui faisaient le commerce de bois américain, accidents dus, comme il est allégué, au transport de chargements de pont pendant les mois d'hiver.

Je serais bien aise d'avoir l'opinion de vos ministres et de recevoir les recomdations que leurs connaissances des circonstances locales pourraient leur permettre d'offrir sur cet important sujet.

Ils aideront avec plaisir, j'en suis sûr, à donner effet à toute mesure pratique qui pourrait être élaborée dans le but de diminuer le nombre des accidents de cette nature.

Vous voudrez bien me renvoyer le rapport de M. Smith, portant la date de décembre 1860 et qui vous est transmis.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Au gouverneur général,
le Très honorable comte de Dufferin, C.P., C.C.B.
etc., etc., etc.

M. Farrer au sous-secrétaire d'Etat, ministère des colonies.

CONSEIL DE COMMERCE.

WHITEHALL GARDENS, 14 février 1873.

CHARGEMENTS DE PONT SUR LES NAVIRES À BOIS.

MONSIEUR,—L'attention du conseil de commerce a été appelée sur les dangers et les pertes qui ont résulté des chargements de pont des navires à bois faisant le commerce américain pendant les mois d'hiver.

Le secrétaire d'Etat sait probablement qu'avant l'année 1862 il existait une loi (16 et 17 Vic, chap. 107 art. 170, 171 et 172) qui défendait le transport de chargements de pont sur les navires à bois partant des colonies de l'Amérique-Britannique du Nord pour le Royaume-Uni, entre le 1er septembre et le 1er mai.

Il a été possible, dans une certaine mesure du moins, de mettre cette loi en vigueur jusqu'à l'abrogation des lois concernant la navigation, parce qu'un navire britannique portant une cargaison britannique et partant des colonies pour le Royaume-Uni, avait l'avantage sur un navire étranger ayant une cargaison étrangère; conséquemment le commerce était restreint aux navires britanniques faisant le commerce colonial, portant des cargaisons coloniales et partant directement des colonies pour le Royaume-Uni, et ces navires pouvaient être arrêtés dans la colonie s'ils éludaient la loi. Mais après l'abrogation des lois concernant la navigation, il n'y eut plus rien qui empêchât les navires étrangers, c'est-à-dire les navires américains, de faire le commerce de bois entre les colonies et le Royaume-Uni, ou les navires britanniques de transporter le bois des Etats-Unis au Royaume-Uni; ou de s'acquitter d'un port étranger dans les colonies et de là changer de destination, de venir dans le Royaume-Uni. Comme question de fait, après la révocation des lois en question, les navires ont pris l'habitude de s'acquitter sur le côté américain de la rivière qui sépare le Nouveau-Brunswick du Maine, afin d'éluder la loi anglaise concernant les chargements de pont.

L'expérience a démontré combien il était difficile, sinon impossible, de mettre la loi en vigueur sur ce côté-ci de l'Atlantique.

Dans ces conditions, la loi en question fut abrogée par l'acte de la marine marchande, 1862, 25 et 26 Victoria, c. 63, art. 2.

Il est évident, d'après les circonstances qui viennent d'être exposées, que pour être efficace une loi sur cette matière doit viser les navires dans leur port de départ

en Amérique, ceux qui prennent congé dans des ports des Etats-Unis aussi bien que ceux qui partent des colonies britanniques. Il est également évident que les abus en question affectent les navires qui partent de ces ports pour d'autres pays que le Royaume-Uni, et que, pour être complète, la loi doit viser tous les navires qui transportent du bois à travers l'Atlantique, quelle que soit leur destination. Il est évident, enfin, que des lois de cette nature ne peuvent être édictées en ce pays, soit pour le Canada ou pour les Etats-Unis, et qu'elles doivent être faites de concert, sur une base commune, par le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis.

C'est pourquoi j'ai à vous demander de prier le secrétaire d'Etat d'appeler l'attention du gouvernement du Canada sur ce sujet et de suggérer au dit gouvernement l'à-propos de s'assurer s'il ne serait pas possible de prendre des mesures pour prévenir des pertes de vie et de propriété aussi effrayantes que celles qui ont eu lieu dernièrement.

Je vous envoie une liste, dressée sur les relevés recueillis par le conseil de commerce, des accidents qui sont arrivés pendant les deux derniers mois de l'année dernière (1872).

Je vous transmets aussi copie d'une lettre, datée le 11 décembre 1860, de M. William Smith,—alors contrôleur des douanes et de la navigation du port de Saint-Jean, présentement sous-ministre de la marine et des pêcheries du Canada,—faisant connaître en détail comment la loi opérait à cette époque.

Une copie de cette lettre a été adressée au ministère des affaires étrangères.

J'ai, etc.,
T. H. FARRER.

Au sous-secrétaire d'Etat,
Ministère des colonies.

RELEVÉ des navires chargés de bois de service signalés au conseil de commerce, jusqu'au 7 janvier 1873, comme ayant été perdus ou avariés pendant les mois de novembre et décembre 1872.

Nom des navires.	Date de l'accident.	Port d'inscription.	Tonnage.	Age.	Equipage.	Cargaison.	Port de partance.	Port de destination.	Vies perdues.	Vies sauvées et par quels moyens.
	1872.									
Queen of the West	6 nov.	Waterford	1,432	29	24	Bois de service	Québec	Belfast		24 sont restés à bord.
Meggie	11 do	South Shields	846	30	16	do	do	Grimsby		16 par *Marie of Austria.*
Chance	3 do	Liverpool	972	18	21	do	Pensacola	Sunderland		18 par *Holm Strand.*
Darien (SS.)	18 do	do	864	9	35	Douves, coton, etc.	Savannah, Ga.	Liverpool		35 sont restés à bord.
Margan	8 do		312	1	9	Bois de service	Richibouctou	Bristol		9 do
Polly	14 do	Greenock	671	27	14	do	Québec	Beaumaris		14 do
Express	24 do	North Shields.	711	18	15	Madriers	do	Londres		15 par *Nevada*, de Halifax.
White Crest	24 do	London	1,061	20	19	Bois, 1,550 tonneaux.	do	Shields		10 sont restés à bord.
Western Empire	19 do	do	1,245	10	22	Bois de serv., 1,600 ton'x.	do	Bristol	1	21 do
Dalkeith	17 do	Greenock	848	14	18	do 1,056 char.	do	Cardiff		18 do
Morning Star	12 do	St-Jean, N.-B.	285	10	8	Madriers	St-Jean, N.-B.	Dundalk		8 do
Jardine Brothers	19 do	Miramichi	523	2	14	do et bois de service.	Dalhousie	Liverpool	4	10 do
Champion	19 do	Troon	741	34	21	Bois de service	Québec	Greenock		21 do
Oriental	28 do	Cardiff	654	26	16	do	do	Cardiff	1	15 par *Edith*, de New-York.
War Spirit	30 do	St-Jean, N.-B.	1,234	18	22	Madriers	St-Jean, N.-B.	Liverpool	1	22 par SS. *Atlantic.*
Ulah	22 do	Stockton	311	31	7	Bois de serv. et madriers.	Bouctouche	Swansea		7 sont restés à bord.
Faside	5 do	Glasgow	572	40	17	do	Québec	Port-Glasgow		17 do
Mangerton	21 do	do	979	22	22	do	do	Greenock		22 do
Mamelon	19 do	Aberdeen	737	16	17	do	do	do		17 do
Dauntless	8 déc.	Annapolis	396	1	8	Bois	Dalhousie	Bristol		8 do
Radnagore	11 nov.	Cardiff	654	19	15	Madriers, etc	Québec	Highbridge	7	8 par *City of Elgin.*
Utinia	23 do	Plymouth	1,198	18	24	Bois de service	do	Bristol	8	16 *Marian*, de Liverpool.
Zetland	26 do	London	1,131	30	27	Madriers	do	Londres		27 sont restés à bord.
David Cannon	20 do	Pictou	577	9	10	Bois de service	Miramichi	Liverpool		10 par *Pomona.*
Charles Ward	10 do	Newcastle	805	18	20	do	Québec	Sunderland	11	9 par SS. *Batavia.*
Saugeen	25 do	Sunderland	481	16	13	Bois	St-Jean, N.-B.	Bristol		13 sont restés à bord.
City of Manchester	29 do	Québec	1,115	23	24	do	Québec	Greenock		24 par *Constance*, de Bristol.
Kaffir Land	20 do	Aberdeen	753	21	17	Bois de service	do	do		17 sont restés à bord.
Island Green	29 do	Newport, Mon.	376	6	9	do	Miramichi	Liverpool		9 do
Julia	1er déc.	Liverpool	973	21	20	do	Québec	do		20 par *Kitty Gilddea.* [*Tinto*
Pride of the Ocean	30 nov.	South Shields.	1,372	16	25	Madriers	do	Londres		25 par *Princess of Wales* et
Indian Queen	29 do	Liverpool	952	20	22	Bois de service	do	Liverpool	12	10 par *Don Guillermo.*
Josephine	21 do	St-Jean, N.-B.	470	9	11	Bois	Miramichi	Glasgow	1	10 sont restés à bord.
Lady Havelock	9 déc.	Liverpool	855	14	18	Bois de serv. et madriers.	Québec	Hull		18 do
Lutus	3 do	Bristol	824	32	20	Bois	do	Bristol		20 do
Lady Seymour	19 nov.	Liverpool	936	30	18	Bois de service	do	Sunderland		18 do
Lesbia	1er déc.	Newcastle	1,203	17	22	Bois de serv. et madriers.	do	Grimsby		22 par SS. *Arthur.*
Zarah	9 do	Glasgow	365	26	11	Bois	Miramichi	Gloucester		11 sont restés à bord.

Rosina	13 do	Poole	634	27	17	Bois de service	Québec	Dartmouth	2	15 par le *Thos. Lee.*
Harda	23 nov.	St-Jean, N.-B.	259	7	8	Planches de boîtes	St-Jean	Cardenas		8 sont restés à bord.
Louisa	10 déc.	London	903	12	17	Madriers et bois de serv.	Québec	Dundee	4	13 par *Fride* de Suède.
Dakotah	22 nov.	Fleetwood	892	22	21	Bois de service	do	Liverpool		21 par *Express* de Norvège.
Cardross	5 do	Greenock	568	18	16	Acajou et cèdre	Honduras	Falmouth		17 sont restés à bord.
Osprey	29 do	Hull	745	27	17	Bois	Québec	Bristol	1	16 do
Sparkenhoe	29 do	Londres	1,253	7	24	Madriers	St-Jean, N.-B.	Liverpool		24 do
Sir Charles Napier	8 déc.	Truro	513	18	15	Bois	Québec	Bristol		15 do
Assyria	18 nov.	Newcastle	1,357	18	20	Bois de service	do	Plymouth	1	19 par SS. *Baltic.*
Huano	19 do	Aberdeen	843	22	18	do	do	Greenock		18 sont restés à bord.
Home	29 do	Yarmouth	1,271	11	22	do	do	do	2	20 do
Victory	18 do	Newcastle	752	16	16	Bois de serv. et madriers.	do	Leith		16 do
Frenchman	19 do	Grangemouth	1,115	15	23	do	do	Greenock	1	22 par SS. *Darien.*
Madge Wildfire	7 do	Liverpool	845	18	17	Bois	do	South Shields	1	16 sont restés à bord.
Mont Blanc	7 do	Barrow	681	16	14	Bois de service	Miramichi	Barrow		14 par le *Skjold.*
Chieftain	17 do	Lancaster	492	33	16	do et madriers.	do	Lancaster		16 par SS. *Tyne Queen.*
Redan	24 do	Londres	859	17	18	do et douves	Québec	London		18 par le *St-Louis.*
Bessie Young	30 do	Liverpool	322	16	10	do	Richibouctou	Whitehaven		10 sont restés à bord.
Jamaica	20 do	Glasgow	421	18	11	Bois de campêche et gaïac	Jamaïque	Liverpool		11 do
Landre	29 do	North Shields	713	15	15	Madriers	Québec	London		15 do
Arethusa	19 do	Sligo	339	18	11	do	Matane	Sligo		11 do
Commodore	18 do	Aberdeen	562	11	17	Bois de service	Québec	Aberdeen		19 do
Lothair	2 déc.	London	624	21	15	Madriers	Miramichi	Gloucester		15 par l'*Annie Lorisay.*
Illustrious	1er do	Liverpool	1,172	19	21	Bois de service	Québec	Liverpool		21 par *Caringorm.*
Alexandria	22 nov	Maryport	382	32	12	do	do	Maryport	1	11 sont restés à bord.
Eastern Province	23 do	Glasgow	377	14	10	Ecorce et mélasse	Philadelphie	Glasgow		10 do
Ailsa	7 do	Ayr	468	10	13	Madriers	St-Jean, N.-B.	Ayr		13 do
Sarah Metcalfe	13 do	South Shields	441	24	11	Bois de service	Québec	Groningen		11 par bateau de sauvetage.
Stirlingshire	6 do	Youghal	365	25	12	do	do	Highbridge		12 sont restés à bord.
Pera	23 do	Norway	314		12	Madriers	St-Jean, N.-B.	Penarth Roads		12 par les chal. du bateau.
Tinto	8 déc.	Cardiff	754	23	16	Bois de service	Québec	Cardiff	*8	†1 en donnant sur les rochers.
Euphemia	13 do	Maryport	289	24	10	do	do	Kirkenbright		10 par ses propres chaloupes.
Marian	8 do	Liverpool	1,203	14	21	do	do	Cardiff		21 sont restés à bord.
Margaret Ann	8 do	Plymouth	718	21	17	do	do	Swansea		17 par remorqueur à vapeur.

* 4 hommes de son équipage et 4 appartenant au navire naufragé *Pride of the Ocean*, de Shields. † 12 hommes de son équipage et 7 appartenant au navire naufragé *Pride of the Ocean*, de Shields.

RELEVÉ des navires chargés de bois de service signalés au conseil de commerce—*Fin.*

Nom des navires.	Avaient-ils un chargement de pont.	Direction du vent.	Force du vent.	Nature des accidents.	Opinion du fonctionnaire qui a préparé un relevé de la cause des accidents.
Queen of the West	Non	O.S.-O.	12	Perte des espars et du gouv., partie de la carg. jetée par-dessus bord.	Tempête.
Meggie	Oui	S.-E	12	Abandonné	do
Chance	do	O.	7	do	do
Darien (S.S.)	Non	N.-O	10	Pertes des chaloupes, etc	do
Margan	Oui	S. par O.	9	Perte du chargement de pont, etc	do
Polly	do	N.-O.	71	do do	do
Express		O.S.-O.	7	Abandonné	do
White Crest	Oui	N.-O. par N	11	Pertes des voiles, chargement de pont, etc	do
Western Empire	do	N.-O.	12	do do	do
Dalkeith	do	O	8	do du gréement, de la cargaison	do
Morning Star	do	O.S.-O	10	do du chargement de pont, etc	do
Jardine Brothers	do	O.N.-O.	10	Perte du chargement de pont, etc	do
Champion		O.S.-O.	10	Ponts emportés	do
Oriental	Non			Abandonné, engagé	Navire vieux et mauvais temps.
War Spirit	Oui	O.N.-O	12	do do	Chargement de pont démarré.
Ulah	do	O.N.-O.	12	Ponts emportés	Tempête.
Faside	do	N.-O	10	Faisant eau, perte du chargement de pont, etc	do
Mangerton	do	N.-O.	11	Pertes des voiles, chargement de pont, etc	do
Mamelon	Non	N.-O.	12	Ponts et voiles emportés	do
Dauntless	Oui	N. par N	10	Pertes de voiles, chargement de pont, etc	do
Radnagore	do	O.N.-O.	9	Abandonné, engagé	do
Utinia		O	9	do do	do
Zetland	Oui	O.N.-O	9	Ponts emportés, et chargement de pont jeté par-dessus bord	do
David Cannon	do	N.N.-O.	6	Abandonné, engagé	
Charles Ward	do	O.N.-O.	12	do sur le côté	do
Saugeen	do	N.-O.	8	Pertes des voiles, espars, chargement de pont, etc	do
City of Manchester		N.-O.	12	Abandonné, engagé	do
Kaffir Land	Oui	N.N.-O	10	Pertes de voiles, bastingages, chargement de pont	do
Island Green	do	N	10	do de bastingages et perte de la cargaison	do
Julia	do	O.	10	Abandonné, engagé	Gros chargement de pont.
Pride of the Ocean	do		10	do do	
Indian Queen	do	O.N.-O.	10	do do navire renversé, mais redressé, mâts emportés.	Tempête.
Josephine	do	N.O.	10	Pertes des lisses et espars	do
Lady Havelock	do	O	8	Pertes des voiles, pont emporté, etc	do
Lutus	Non	O.N.-O	12	Déplacement de la cargaison, perte des bastingages, etc	do
Lady Seymour	Oui	N.-O.	9	Pertes de bastingages, chargement de pont jeté par-dessus bord	do
Lesbia	do	N. par O	9	Abandonné, engagé	do
Zarah	do		11	Faisant eau, etc., chargement de pont jeté par dessus bord.	do
Rosina		N	10	Abandonné, engagé	do
Harda	Oui	N.-E	2	Echoué à West Quoddy	Petite brise.
Louisa	Non,	O	12	Abandonné, engagé	Tempête.

Dakotah	do	O.N.-O	12	do do	do
Cardross	Oui, 17 ton'x.	N.-O	10	Faisant eau, perte des voiles, etc	do
Osprey	do	N.-O	12	Perte des bastingages, ancres, chaînes, etc	do
Sparkenhoe	do	N.-O	12	Perte des voiles, chargement de pont, etc	do
Sir Charles Napier	do	O.N.-O	12	do partie de la cargaison, etc	do
Assyria	do	N.N.-O	10	Abandonné, engagé	do
Huano	do	O.N.-O	10	Ponts et voiles emportés	do
Home	do	N.N.-O	12	do chargement de pont jeté par-dessus bord	do
Victory	do	O.N.-O	9	Faisant eau, chargement de pont, voiles, etc	do
Frenchman	do	N.-O	10	Abandonné la cargaison à la dérive	Cause : chargement de pont.
Madge Wildfire	do	N.-E	10	Chargement de pont démarré échoué à Copenhague	Jeté sur le banc par le courant.
Mont Blanc				Abandonné la cargaison de provision, jeté par-dessus bord	
Chieftain	Non	N.-O	11	Abandonné, engagé, remorqué	Tempête.
Redan	Oui	O.N.-O	11	do do	do
Bessie Young	do	O.N.-O	10	Pertes des voiles, chargement de pont, etc	do
Jamaica	do	N.-O	10	Perte des bastingages, la cargaison, etc	do
Landre	do	O.	10	Perte des espars, voiles	do
Arethusa	do	O.	11	Ponts emportés, etc	do
Commodore	Non	N.-O	10	do	do
Lothair	Oui	N	10	Abandonné, rempli d'eau	do
Illustrious		N	12	do do	do
Alexandria	Oui	N.-O	12	Faisant eau et perte des voiles	do
Eastern Province	Non	O.N.-O	10	Déplacement de la cargaison	do
Ailsa	Oui	N.-O	10	Echoué	Erreur du capitaine.
Sarah Metcalfe	Inconnu	E. à E.N.-E.	8	do	
Stirlingshire	do	O. par N.	6	do	do
Pera	do	S.-O	10	do	Tempête.
Tinto	do	O.N.-O	10	do	do navire gagnant plus au vent qu'on le supposait.
Euphemia	do	O.S.-O.	4	do	
Marian	Non	O	12	do	Tempête.
Margaret Ann	Inconnu	S.-O	9	do	do

SOMMAIRE.

Nombre des navires totalement perdus.	Nombre des navires partiellement avariés.	Nombre total des navires perdus et avariés.	Moyenne de l'âge.	Moyenne de tonnage.	Moyenne de l'équipage.	Nombre de vies perdus.	Avec chargement de pont.	Sans chargement de pont.	Ne sachant pas s'ils avaient ou n'avaient pas des chargements de pont.
29	43	72	$18\frac{17}{36}$	$749\frac{1}{6}$	1,204	67	48	11	13

Par la liste dont il est question plus haut et qui suit, on voit que sur 72 navires perdus et avariés, 29 ont été perdus corps et biens et 43 avariés,—que 67 personnes ont péri—que 48 de ces navires avaient des chargements de fret—que 11 n'en avaient pas—et qu'il reste à savoir si les 13 derniers avaient ou n'avaient pas des chargements de fret. Les observations dont ces relevés sont accompagnés mentionnent la nature et la cause des accidents, et parlent par elles-mêmes.

Ces données officielles devront convaincre l'honorable monsieur qu'il est grandement temps de mettre fin par une mesure législative quelconque, à ces abus criants.

L'autre dépêche dont j'ai parlé et qui était adressée au gouverneur général du Canada, porte la date du 27 mars et contient la lettre de M. Marshall que Sa Seigneurie avait reçue. Le comte de Kimberley ajoute : " Votre Seigneurie le sait, " cette affaire préoccupe beaucoup l'opinion publique en ce pays, et j'espère que vos " ministres en feront bientôt l'objet de leurs délibérations."

L'adversaire de cette mesure prétend que la limitation à 4½ pieds des chargements destinés aux Antilles va très sérieusement affecter ce commerce. Pour son information, je vais vous donner communication d'un relevé des chargements expédiés de Saint-Jean aux Antilles pendant les mois de février et de mars derniers, et l'honorable monsieur verra que tous les chargements de pont envoyés aux Etats-Unis et aux Antilles ne sont en moyenne que de 5½ pieds.

Les restrictions imposées quant à la hauteur des chargements de pont se font sentir surtout sur une classe de goélettes à bois qui ont été construites pour porter des chargements de sept à neuf pieds sur leur pont, la plus grande partie de leur cargaison. Cependant, il n'y en a pas beaucoup.

DOUANES, SAINT-JEAN, N.-B., 1er février 1873.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre note du 21 *ultimo* au sujet de la hauteur des chargements de pont transportés par des bâtiments de 100, 200, 300 et 400 tonneaux à Cuba ou aux Antilles et sur la côte, pendant l'automne et l'hiver. Malgré tous les renseignements que j'ai pu recueillir, il m'est impossible de les classifier d'après leur tonnage. Les plus gros navires ne transportent pas les chargements les plus élevés. J'en ai noté quelques-uns comme suit :—

Goélette *Nelson*, 148 ton'x., douves, à Cuba, 6 pds 3 pcs haut.
Goélette *Fulton*, 114 ton'x., 3½ pds., aux Antilles, sur la côte, 8 pds.
Goélette *Iris*, 114 ton'x., 7 pds., planches, à Portland.
Goélette *Florence*, 158 ton'x., 6 pds., douves, à Cuba, sur la côte, 8 pds.

En général, les plus grands navires ne transportent pas des chargements de ponts élevés comme des navires plus petits. Puis, un patron recevra un chargement plus élevé que ne le fera un autre ; un armateur forcera plus qu'un autre, ou bien le chargement pourra être vert et lourd ou sec et léger. Les extrêmes sont de 3 à 9 pieds, et je crois que les goélettes à bois transportent les plus élevés. Si vous désirez que je pousse les recherches plus loin, je vais le faire et tenir compte des navires qui partent avec des chargements de pont. C'est par hasard que je trouve la plupart des renseignements, car les capitaines de navires ne se soucient guère de me les donner.

Votre etc.,
JAMES BARBER,
Douanier.

A M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la
Marine et des Pêcheries, Ottawa.

CHARGEMENTS expédiés de Saint-Jean, N.-B., pendant le mois de mars 1873, et hauteur des chargements de pont.

Gréement.	Nom.	Tonx enregistrés.	Port d'inscription.	Nature du chargement.	Destination.	Pieds.	Pouces.
Goélette....	Maud	398	New-York....	Douves.....	Cuba, 7 rangs.	3	2
do ...	Don Pedro	67	Saint-Jean....	Madrier.....	Boston	6	
do ...	Monsita	254	do	do	Cuba		
Brigantin...	Micmac	256	do	do	Montevideo	4	2
Navire. ...	Lightning	1637	do ..	Planche	Liverpool, quelq. rangs seule.		
Goélette....	Volunteer	101	Windsor.....	Madrier	Boston	6	
do ...	Ella Clifton	103	Saint-Jean....	do	Boston	5	
do ...	Annie Martha	125	do	do	New-York	5	
Trois-mâts..	Lottie Stewart	742	do	Planche	Penarth Roads	5	6
Navire. ...	Calcutta	1372	Glasgow.....	do	Liverpool	3	
Goélette....	Charles A. Bovey...	172	Saint-Jean....	Madrier, etc.	Cuba		
Brigantin...	Josie A. Devereaux..	391	Boston...	Douves.....	Cuba	1	6
Goélette....	Earnest	79	Saint-Jean....	Bois de serv.	Boston	7	
do ...	Mocking Bird... ..	121	do	Lattes. ...	Vineyard Haven	7	
do ...	William Wilson.....	266	Etats-Unis...	Douves.....	Cuba	6	6
do ...	Gipsey	72	Saint-Jean....	Madrier....	Boston	4	
do ...	Howard Holder.....	93	do	Douves.....	Portland	6	
Brigantin...	Fidelia	331	Bangor.....	do	Cuba. *Pas de charg. de pont.*		
Goélette....	Annie W	81	Saint-Jean....	do	Portland	6	6
do ...	J. B. Harris	81	do	Madrier....	Boston	6	
do ...	Gold Hunter	104	do	do	Boston	7	
Trois-mâts..	Lallah Roukh	495	do	do	Montevideo		
Goélette....	E. G. Sawyer..	149	Etats-Unis ...	Douves.....	Cuba.	5	
do ...	Active	264	do	do	Cuba	3	
do ...	Ada	164	Saint-Jean....	Madrier....	Cuba	5	
do ...	Snow Bird	99	do	do	Etats-Unis..	7	
do ...	Ida	93	do	Lattes..	Etats-Unis	6	3
do ...	M. R. W.	127	do	Madrier....	Etats-Unis.	6	6
do ...	Eliza B. Beard	101	do	Lattes	Boston	5	
do ...	Arcilla	94	do	do ..	Boston	9	6
do ...	Five Sisters	146	Etats Unis...	Douves.	Cuba, 15 rangs	7	
do ...	America.	86	Windsor.....	Madrier....	Boston	....	6
do ...	Impudence	115	Saint-Jean....	do	Boston	5	
do ...	J. W. Scott	109	do	do	Cuba	4	6
do ...	Tempo	143	do	do	Cuba	7	
do ...	Militia	70	Parrsboro'....	do	Boston	5	
do ...	Marcia Reynolds....	293	Etats-Unis...	Douves.....	Cuba	3	6
do ...	L. and M. Knowles.	177	do	do	Cuba	7	
do ...	Adelia.	114	Saint-Jean....	Madrier....	Newport	6	6
							5½

JAMES BARBER.

Douanes, Saint-Jean, N.-B., 29 mars 1873.

Je vous envoie une nouvelle liste de navires, avec la hauteur des chargements de pont pris par chacun. Naturellement, j'ai eu mes informations uniquement des capitaines, à une seule exception près. Je crois qu'elles sont sûres.

Huit planches de boîtes en hauteur donnent 3 pieds, une planche étant d'à peu près 5¼ pouces ; par conséquent huit rangs donnent un peu plus de trois pieds.

La hauteur moyenne est d'une fraction au-dessus de cinq pieds.

Je n'ai pas encore pris de renseignements auprès des armateurs, mais je vais le faire bientôt. (Les capitaines de navires, en général, seraient très reconnaissants d'une loi comme celle que vous proposez. L'un d'eux m'a dit que si ses armateurs ne le forçaient pas à prendre plus de six pieds, il serait très satisfait.

Des conversations que j'ai entendues par-dessus le comptoir me portent à croire que les capitaines et les commis sont sous l'impression que des restrictions vont être mises au système d'empiler sur les chargements de pont.

En préparant le relevé des naufrages, je me suis convaincu que les gros chargements de pont ont été une des principales causes des pertes et désastres.

Je vais continuer à tenir note de la hauteur des chargements de pont.

JAS. BARBER.

M. Wm Smith,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Vous voyez ainsi, par les faits cités, que non seulement le mal existe, mais encore que l'opinion publique demande qu'il cesse, Le gouvernement de Sa Majesté est parfaitement au courant de la situation, comme en font foi les dépêches dont je vous ai donné communication; mes collègues et moi nous sentons que de promptes mesures sont impérieusement demandées, et je n'ai aucun doute que le comité va recommander au parlement de sanctionner un tel projet de loi. Permettez-moi de dire aux adversaires du bill qu'ils n'ont pas fait preuve de sagesse s'ils l'ont combattu dans l'intérêt du commerce, car je suis convaincu que le grand danger à craindre, à leur point de vue, c'est l'extrême restriction à laquelle va conduire l'agitation qui se fait actuellement en Angleterre. Il est très probable, en effet, que l'on va passer d'un extrême à l'autre, ce qui sera le résultat de l'opposition qui a été faite à cette mesure. Notre commerce et les intérêts maritimes dont notre commerce dépend en grande partie sont d'une trop grande importance pour notre prospérité pour que nous les laissions mettre en péril; occupant dans le monde le rang de quatrième puissance maritime, il est de notre devoir et de notre intérêt de veiller à ce que nos navires ne soient pas soumis à une restriction inutile et onéreuse qui ne soit pas absolument demandée pour donner de nouvelles garanties de sécurité, pour protéger des gens que les circonstances rendent impuissants à se protéger eux-mêmes. C'est à ce point de vue que notre gouvernement s'est placé pour agir, et je suis certain que le comité va soutenir les vues que j'ai exposées.

M. Burpee (Saint-Jean, N.-B.) dit que le bill est très important en ce qui concerne les intérêts des provinces maritimes, et qu'il touche spécialement au commerce du Nouveau-Brunswick. Le débat de la question des chargements de pont au parlement anglais a eu pour résultat l'institution d'une commission chargée d'étudier la question en vue d'une législation future. En adoptant un projet de loi comme celui qui nous est présenté, le parlement canadien restreindrait le commerce du pays et permettrait aux étrangers de venir nous l'enlever. Une loi de cette nature devrait avoir un caractère de réciprocité, et s'appliquer à d'autres pays autant qu'au Canada. M. Burpee ajoute que, s'il avait pu obtenir les données statistiques, il serait en mesure d'expliquer plusieurs des faits qui ont été présentés en opposition aux chargements de pont, et prouve que plusieurs des pertes mentionnées ne sont pas dues à cette cause. Il affirme que si les navires qui font le commerce de bois de Québec sont vieux et usés, ceux qui partent du Nouveau-Brunswick sont pour la plupart des bâtiments neufs de première classe et plus sûrs avec que sans chargements de pont. Quant aux pertes de vies, il est en situation de dire que dans le cours des cinq dernières années, période pendant laquelle mille navires ont fait voile du Nouveau-Brunswick, pas plus de dix personnes ont perdu la vie par le fait des chargements de pont. Je propose un amendement à l'effet que le bill de M. Mitchell ne doit pas être adopté et qu'une commission soit instituée pour étudier toute la question en vue d'une législation future ayant pour objet de mieux protéger la vie et la propriété.

M. Young (Montréal) :—Je crois que les données statistiques présentées par le ministre de la marine et des pêcheries doivent suffire pour convaincre tout le monde qu'un changement est absolument nécessaire. Nous avons la preuve que sur les 49 navires qui sont partis du golfe Saint-Laurent l'automne dernier, 36 se sont perdus en mer et ont entraîné avec eux une perte de quatre millions de piastres. Qui a payé ces pertes? Ce n'est pas les assureurs, qui connaissaient les risques et en ont tiré profit; ce n'est pas les armateurs, car ils avaient assuré leurs navires, c'est le cultivateur et tous ceux qui ont exporté des produits pour une valeur même infime,

car ces désastres ont eu pour effet d'augmenter les frais d'assurance sur tous les articles exportés du pays. Il n'est pas un de nos cultivateurs et de nos marchands de bois qui n'ait contribué au paiement de ces quatre millions de piastres. Il est bien vrai que les matelots sont obligés d'aller en mer, mais tout homme intelligent conviendra que les navires ayant des chargements de pont ne sont pas en état de tenir la mer. La statistique du commerce des Antilles démontre que la même cause qui a causé tant de pertes dans le trafic transatlantique produit le même effet dans celui des îles. La statistique générale fait remonter aux chargements de pont la cause des désastres maritimes, et la seule objection que j'aie contre le bill de M. Mitchell c'est qu'il ne va pas assez loin, c'est qu'il ne supprime pas d'une manière absolue les chargements de pont. Le parlement ne doit pas rester spectateur indifférent de ces sacrifices humains annuels: il lui incombe de chercher et trouver un remède. On a prétendu, en manière d'argument, que nous devrions attendre que les Etats-Unis fassent une loi semblable ; quant à moi, je suis d'avis que dans un jeune pays comme le nôtre nous devons faire ce qui est juste, sans nous occuper de ce que les autres pays peuvent faire.

M. Doull (Pictou) :—Je crois que le parlement devrait remettre à plus tard toute action sur cette matière. Le bill ne vise que la surcharge des navires par des chargements de pont; mais une législation contre le surchargement des navires avec des cargaisons de poids-mort est également nécessaire. La question devrait être étudiée par une commission avant que le parlement en fasse l'objet d'une loi.

Au sujet des chargements de pont. M. Young (Montréal) fait observer qu'une loi a été édictée obligeant les gouverneurs de ports de veiller au bon chargement des navires.

M. Mackenzie demande ce qu'une commission aurait à faire, car si les données statistiques sont dignes de foi, nous pouvons dès maintenant nous former une opinion sur la question. Je crois, dit-il, qu'une commissien n'aurait d'autre résultat que de créer des retards.

M. Burpee :—Nous pourrions avoir des armateurs beaucoup plus de renseignements que le comité n'en a. La principale raison qui motive l'institution d'une commission, c'est qu'une commission de ce genre a été demandée aux Etats-Unis et accordée en Angleterre. Il faut aussi ne pas perdre de vue que, tandis que la loi affecterait Québec et Montréal pendant un mois ou cinq semaines, elle affecterait les ports du Nouveau-Brunswick pendant toute la période que la restriction mise sur les chargements de pont serait en vigueur.

M. Mackenzie :—La commission instituée par le parlement anglais avait pour mission de s'occuper de la construction des navires.

M. Mitchell réplique et soumet une nouvelle clause pourvoyant à la nomination d'inspecteurs par le gouverneur en conseil chargés de surveiller le chargement des navires, clause qu'il est prêt à intercaler dans le bill si on le désire.

M. Holton :—Je félicite le ministre de la marine et des pêcheries sur l'habileté avec laquelle il a soumis l'affaire au comité; il mérite bien du commerce du pays entier pour l'attention qu'il a donnée à cette importante question. Les renseignements qu'il a fournis au comité sont des plus complets, et j'espère que le comité ne rendra pas futiles les efforts qui ont été faits jusqu'ici pour se créer un meilleur état de choses au sujet de ce que, d'après les preuves qui nous en ont été données, nous savons être un abus criant que le parlement doit redresser.

L'amendement proposé par M. Burpee est alors mis aux voix et rejeté.

Le préambule est ensuite adopté, et l'étude du bill est remise à la prochaine séance du comité.

Sur la recommandation de M. Young (Montréal) le comité décide de faire imprimer les relevés statistiques présentés par le ministre de la marine.

A la séance suivante du comité, le bill est unanimement recommandé à l'adoption du parlement, et ordre est donné d'imprimer le rapport et la preuve de M. Mitchell.

ANNEXE No 21.

PIGEONS MESSAGERS.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE,
HALIFAX, 16 janvier 1891.

MONSIEUR,—Suivant l'idée émise par le major général Cameron, le ministère de la marine s'est intéressé, au commencement de la saison de 1890, à la question de créer un service de messages par le moyen de pigeons domestiques entraînés. Dans ce but, et spécialement pour établir des communications entre Halifax et l'Ile de Sable il décida de faire un essai et d'installer un colombier sur le quai de la marine, à Halifax.

Ce colombier fut préparé, dans l'entrepôt du sud, sur le quai en question, d'après les dévis détaillés fournis par le général Cameron. Il est divisé en deux compartiments : l'un pour les oiseaux en liberté, l'autre pour les oiseaux en réclusion.

Ses dimensions sont comme suit : Plus grande longueur, 17 pieds ; largeur, 21 pieds ; hauteur, du plancher au plafond, 6 pieds 11 pouces ; pente du toit, 5 pieds 10 pouces ; du plancher au bas de la pente, 4 pieds. Le colombier est divisé, dans le sens de la longueur, par une cloison en réseau de fil métallique dans laquelle est ajustée une porte. Des rangs de nids sont disposés le long des côtés sous le toit. Sur chaque côté, il y a 5½ divisions ayant chacune 3 pieds de longueur et 1 pied de hauteur, et dans chaque division trois nids. Chaque compartiment a une fenêtre à l'extrémité est, fermée de réseau en fil métallique et munie de portes à coulisse qui conduisent aux perchoirs et à la volière extérieure. Le compartiment affecté aux oiseaux en liberté a aussi un châssis dans le toit.

Le 13 juin 1890, les oiseaux dont suit la liste furent expédiés de Liverpool, Angleterre. Je dois ajouter que le terme *squeaker* employé dans cette liste veut dire un pigeonneau d'environ trois semaines.

N° 1. Marqueté rouge, squeaker, n° 11 de M. Cottles, par la mère du n° 5 ci-dessous, lâchée à Chard (138 milles) dans le concours de jeunes sujets du London Flying Club, 1889, et un splendide mâle enfariné perdu la semaine dernière à Marston (95 milles).

N° 2. Marqueté bleu et blanc, un couple de squeakers, n° 13 de M. Cottles, par un mâle d'Offerman issu d'un mâle Offerman et de la mère du mâle Newcastle d'Olliver, et une femelle de la race de Bordeaux issue d'une excellente femelle d'Offerman.

N° 3. Bleu, marqueté blanc, un couple de squeakers par n° 25 et n° 39 dans la vente de pigeons d'Anvers faite par Offerman à Manchester. Des pigeonneaux de la même lignée furent lâchés à Chard (138 milles) au concours de jeunes sujets en 1889, et doivent être lâchés, au même endroit, au concours de sujets adultes.

N° 5. Marqueté rouge, couleur sale cendrée, un couple de squeakers, par un mâle cendré Smerle qui a été lâché deux fois de Cherbourg, Granville, Rennes, Dol, La Rochelle, et a gagné plusieurs prix, y compris le 3e depuis Dol. Quatre de ses frères ont été lachés à Napoléon-Vendée, ainsi qu'une femelle, marquetée rouge, qui gagna le premier prix depuis Napoléon-Vendée, sœur de *Bordeaux Cock* par l'un de ses parents.

N° 7. Bleu, squeaker, par le père du Smerle cendré accouplé au n° 5 ci-dessus, et une petite femelle de généalogie inconnue.

Tous ces oiseaux ont été élevés par M. W. H. Cottles, Yeolmbridge, Woodvale, Londres, S.E.

Le colombier de M. Cottles a obtenu le 1er prix au concours de Bordeaux, 500 milles, sur *Nabob*—le 1er prix également au concours de Granville, Rennes, Nantes

(300 milles) et Napoléon-Vendée. Dans tous ces concours, le nombre des concurrants et la distance à parcourir étaient considérables.

Nos 11 et 12. Marquetés bleus, squeakers. Elevés par E. Priest, de Newport, par un bon couple de messagers entraînés.

Nos 13, 14, 15 et 16. Bleus. Pigeonneaux. Nos 232, 228, 175 et 177 du club Maindu. Elevés par White. Tous destinés à concourir mais vendus parce que leur propriétaire était allé en mer. Ils ont été lâchés quelquefois, mais ils doivent être entraînés avec soin. Très bonne race de messagers. Le n° 177 a la poitrine rentrante.

N° 17. Marqueté bleu, squeaker. Elevé à Newport par le major Allat.

N° 28. Blanc sur la tête, squeaker. Elevé par le major Allat.

Nos 18, 19 et 20. Marquetés bleu, rouge et rouge, squeaker. Elevé par M. Seys, de Newport.

N° 21. Marqueté bleu, squeaker, choisi chez un marchand en raison de ses caractères. Généalogie inconnue.

Les oiseaux sont inscrits sur cette liste dans l'ordre du mérite de leur réputation. Sur le nombre, l'un mourut à Québec, un autre en route pour venir ici, et deux peu après leur arrivée ; les seize restant furent placés dans le colombier le 18 juillet. Le 29, leur nombre fut augmenté de six jeunes sujets de la meilleure race belge que le comte de Bury, de Saint-Jean, N.-B., a eu la bonté de nous envoyer.

Aucun des employés au ministère n'ayant de connaissances spéciales sur le soin et l'entraînement des pigeons messagers, les services de M. Down, naturaliste dont l'expérience est bien connue, furent retenus le 16 août.

Tous les détails du soin des pigeons, du nettoyage du colombier et de l'alimentation, sont confiés à M. Neal, notre gardien d'entrepôt, sous la direction de M. Downs, qui a la responsabilité des arrangements et en particulier de tout ce qui concerne l'accouplement des oiseaux et leur entraînement. M. Downs reçoit $100 par an pour ses services. Voici le rapport qu'il a fait jusqu'au 12 journer 1891 :

200 Rue Agricola.

Halifax, N.-E., 12 janvier 1891.

Cher monsieur,—D'après les instruction reçues de vous, j'ai pris, en août dernier, charge de la station des pigeons messagers, à Halifax. Je trouvai le colombier préparé pour les oiseaux convenable sous tous les rapports : On avait fidèlement suivi les instructions de major général Cameron.

Au moment de mon entrée en fonctions, il y avait vingt-quatre sujets, tous adultes, dont quatre moururent peu de temps après leur arrivée. L'intention avait été que l'on essaierait de lâcher quelques sujets qui n'avaient pas encore été lâchés, mais les bigarrures sur tous les sujets étaient si indistinctes que je ne pouvais reconnaître ceux qui avaient été essayés entre les autres. Je les gardai donc tous dans le colombier, pensant qu'il vaudrait mieux élever des jeunes et les entraîner.

Il y a maintenant dix jeunes sujets, et je me propose de les lâcher cette semaine pour la première fois, et, après qu'ils seront familiarisés avec les environs, de les emporter à quelque distance de la ville, augmentant peu à peu les portages, jusqu'à ce que je me croie justifié à recommander qu'ils soient emportés à l'Ile de Sable ou ailleurs quand on en aura besoin pour quelque service.

Après l'expérience que j'ai acquise, pendant bien des années, des habitudes des oiseaux, je n'ai aucune raison de craindre que les essais proposés par le gouvernement du Canada ne réussissent pas, et qu'on ne puisse gagner un temps précieux en établissant un moyen de communication entre la terre ferme et l'île redoutée.

Je me rends à la station deux ou trois fois par semaine, je fais l'examen et m'enquiers de ce qui concerne la nourriture des pigeons, leur condition quant à la propreté, etc., et j'ai beaucoup de plaisir à rendre temoignage du fait que M. Neal et son aide remplissent bien leur devoir.

Il ne paraît pas que rien fasse défaut, et il ne peut y avoir de doute que le service ne soit satisfaisant et couronné de succès.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

M. H. W. JOHNSTON,
Ministre de la marine et des pêcheries.

ANDREW DOWNS.
Naturaliste.

H. W. JOHNSTON,
Agent du ministère de la marine.

Au sous-ministre de la marine et les pêcheries,
Ottawa.

PIGEONS MESSAGERS: UNE QUESTION NATIONALE.

A venir jusqu'à il y a cinquante-trois ans il n'y avait pas de voie plus rapide pour communiquer les nouvelles que celle fournie par les pigeons voyageurs. Ce n'est que pendant la dernière moitié du siècle que la vapeur et l'électricité sont entrées en concurrence avec eux; et même de nos jours il est des circonstances innombrables où ces intéressants oiseaux sont le *facile princeps.*

Avant le développement des chemins de fer et du télegraphe, la locomotion était si lente et le transport était entouré de tant d'obstacles, que l'exercice des pigeons ne pouvait être entrepris que par quelques particuliers pour de courtes distances; et les localités où ces oiseaux étaient employés se trouvaient si éloignées les unes des autres qu'il était impossible d'établir entre elles un service régulier.

Un rédacteur de revue a publié dans le *Royal Engineer Journal* du mois de juin 1885 l'article suivant, dans lequel il raconte ce que l'on connaissait de l'emploi des pigeons voyageurs au commencement de nôtre siècle.

"L'emploi des pigeons voyageurs pour transmettre des nouvelles, avis ou informations, était connu des anciens; les premiers navigateurs, quand ils approchaient de leurs rives natales, lâchaient des pigeons pour annoncer à leurs amis qu'ils arrivaient. En Grèce, le pigeon voyageur servait de messager pendant les jeux olympiens. Quand la Grèce devint province romaine, les pigeons voyageurs servirent à communiquer aux Romains les nouvelles des courses et des combats de gladiateurs. Dans l'ancienne Egypte, les postes de pigeons voyageurs constituaient une institution publique. Le voyageur africain De Volney écrit à ce sujet: 'Les colombiers d'Etat étaient distribués par tout le pays dans des tours spécialement construites pour cela, et c'est grâce à une constante communication entre les différents postes que la sûreté et l'ordre public purent être préservés dans le vaste empire syro-égyptien.'

"John Moore affirme que ces pigeons voyageurs orientaux furent apportés en Europe par des marins hollandais. Ils étaient appelés "Bagadetttes," d'après Bagdad, et il est probable que le pigeon voyageur belge est un descendant de l'oiseau oriental. C'est merveilleux de voir à quelle variété de services il a depuis été employé; nombreux sont les cas où il a été utilisé avec succès dans l'intérêt de la spéculation, dans la politique, pour sauver des existences humaines, pour sauvegarder la propriété, etc.

"On dit qu'en 1770 un Italien avait recours à des pigeons pour se faire envoyer les numéros gagnants des loteries. C'est un fait bien connu en ce pays (Angleterre) que la maison des Rotschilds, à Londres, employait des pigeons messagers en 1815 pour se tenir au courant des événements qui se passaient sur le continent et qu'elle put ainsi recevoir la nouvelle de la défaite de Napoléon à Waterloo trois jours avant le gouvernement anglais, acheter une masse de rentes de l'Etat au prix fixe de leur cote auparavant, et les revendre avec un profit énorme après la hausse qui eut lieu lorsque la grande nouvelle fut généralement connue, réalisant de la sorte une fortune immense. * * * Les écrits de Pline nous font voir que les armées romaines se servaient en toute probabilité de pigeons voyageurs; on ne pourrait pas s'expliquer autrement la grande rapidité avec laquelle Jules César avait connaissance des soulèvements qui se produisaient dans la Gaule, et qui lui permettait de descendre les

Alpes avec ses légions au moindre signe de troubles. On dit aussi que pendant le siège de la Candie par l'amiral vénitien Dandolo, au commencement du 13e siècle, ce dernier reçut de Crète, par l'intermédiaire de pigeons messagers, des renseignements qui lui facilitèrent la conquête de cette île. Le siège d'Harlem par Frédéric de Tolède (1752), le siège de Leyden par les Espagnols (1675), le bombardement d'Anvers (1832), sont autant d'exemples de l'emploi heureux des pigeons messagers."

Cette esquisse du service des pigeons en porte l'histoire jusqu'aux jours où les chemins de fer et le télégraphe prirent naissance et commencèrent à se développer en ce merveilleux réseau qu'ils présentent aujourd'hui sur toutes les cartes géographiques du monde civilisé. Pendant un certain temps l'emploi des pigeons parut voué à l'extinction. Cependant l'amour du sport vint à la rescousse, et avec l'aide du chemin de fer et du télégraphe l'élevage et l'entraînement des pigeons voyageurs furent portés à un point que l'on n'avait pas révé auparavant, jusqu'à ce que, en 1870, au siége de Paris, une puissante impulsion fût donnée au mouvement, et aujourd'hui l'étendue de pays civilisée où le service de pigeons voyageurs est établi, les vastes bandes d'oiseaux employés à ce service et l'importance vitale qu'on y attache, sont quelque chose de merveilleux.

Mais où est l'organisation au Canada? Où sont les pigeons? Combien de gens en ont entendu parler?

Le présent article a pour but d'éveiller l'intérêt sur ce sujet, de faire connaître le pouvoir du pigeon messager et les services qu'il peut rendre, et de démontrer que c'est un devoir national, pour le gouvernement et pour le peuple, d'encourager et de soutenir activement le développement du service des pigeons messagers.

Parmi les noms des nombreuses variétés de pigeons, le *porteur* est peut-être le plus familier à l'oreille. Le peuple applique à tort ce nom aux oiseaux employés à transmettre des messages. Le *porteur* n'est pas fait pour ce service. C'est essentiellement l'oiseau de luxe de l'amateur—grand, droit et de port hardi. Il porte, comme marques spéciales, ce que les personnes qui ne sont pas initiées appelleraient des excroissances versuqueuses autours des yeux et au-dessus et au-dessous du bec. L'éleveur de profession, lui, regarde un développement excessif et régulier de ces croissances apparemment anormales ou *barbes* comme un important critérium d'excellence. Si elles sont de forme parfaite et de pleines dimensions, les barbes nuisent à la vision de l'oiseau dans la direction de son bec. La faculté domestique, c'est-à-dire le pouvoir de satisfaire le désir de retrouver la route de son colombier, n'est pas très développée chez le pigeon *porteur*.

Les pigeons employés au service des messages sont des pigeons ordinaires, nullement différents en apparence de ceux qui sont élevés pour la table. Ils ne peuvent, comme les *porteurs*, prétendre être une espèce spéciale. Autrefois, lorsque les pigeons étaient employés pour des distances comparativement courtes, il y en avait plusieurs variétés; mais dans la suite des temps on s'est appliqué à conserver la race des meilleurs, et aujourd'hui il existe des classes d'oiseaux chez qui la faculté domestique et les autres qualités nécessaires sont très développées.

Ces pigeons sont connus en Allemagne sous le nom de *Breiftauben*, pigeons à lettres, en France sous celui de *voyageurs*, et en Angleterre sous ceux de voyageurs, courriers, domestiques et messagers.

Pigeons domestiques peut être le nom le plus en usage. Il désigne la faculté qui, lorsqu'elle est très développée, rend l'oiseau utile.

Pigeons messagers semblerait être le nom le plus approprié, car il implique le service que l'oiseau est appelé à faire. On a expliqué de diverses manières la facilité que l'oiseau possède à diriger son vol vers le colombier. Quelques-uns l'assignent à l'exercice d'une intelligence hautement développée, d'autres à une vue parfaite, d'autres encore à l'instinct ou intuition. Suivant ces opinions, nous voyons que dans le choix des oiseaux quelques personnes considèrent que la forme de la tête est d'une importance spéciale—largeur entre les yeux et développement en arrière des yeux indiquant une cervelle considérable. D'autres attachent plus d'importance à l'œil lui-même, dont l'éclat et la proéminence sont pour elles la

preuve d'un vision puissante ; même la couleur des yeux est notée par quelques-unes. D'autres, enfin, sont d'avis que la généalogie doit être le seul bon guide dans le choix.

On pourrait supposer que tous les juges en ces matières s'accordent à croire que la force d'un oiseau est indiquée par ses dimensions. Cependant, il y en a qui préfèrent des pigeons légers au contour gracieux, tandis que plusieurs préfèrent des sujets robustes, à l'apparence vigoureuse. Les queues longue et courte ont, chacune, leurs admirateurs.

Pour ce qui est des ailes, il y a un peu plus d'unanimité. La largeur de l'aile, la longueur et la fermeté des ailerons. et peut-être l'alignement parfait de la pointe des plumes lorsque l'aile a pris sa pleine expansion, sont généralement acceptées comme conditions désirables.

Par exemple, on s'accorde pleinement sur le fait que pour juger en dernier ressort de la valeur des sujets il s'agit d'essayer leur vol, et que ceux qui ne sortent pas d'une manière satisfaisante de cette épreuve doivent être chassés du colombier afin qu'ils ne puissent pas propager leur infériorité.

Dans le but de s'assurer si le sens de la vue permettait au pigeon messager de regagner son domicile, des sujets ont été aveuglés avant d'être lâchés, et ils n'ont pu retrouver leur route. D'un autre côté, ils ont pu suivre une route exacte dans l'obscurité de la nuit, et il existe des cas innombrables où ils sont rentrés au colombier après avoir parcouru sur des centaines de milles des lignes par lesquelles ils n'avaient jamais passé auparavant.

Quelques 500 milles séparent Berlin de Paris. Or, on cite le fait authentique qu'un pigeon français capturé près de Paris fut transporté à Berlin, où il fut retenu quatre ans ; s'étant échappé au bout de ce temps, il regagna son colombier, à Paris. L'auteur du présent article acheta, à Toronto, deux sujets qui n'avaient jamais volé à l'est de cette ville. De Toronto, ils furent transportés à Kingston, 150 milles à l'est, où ils furent emprisonnés dans une cage. Par méprise ils furent subséquemment envoyés à 47 milles au nord pour être lâchés à Sharbot Lake. Au lieu de retourner à Kingston, ils prirent la direction de l'ouest, franchirent 150 milles, et se rendirent directement à leur ancien colombier de Toronto. Ces oiseaux avaient été envoyés de Toronto à Kingston, et de là à Shorbot Lake, dans un panier fermé, et ils n'avaient pas auparavant vu le pays qui sépare ces localités. Ni la vue ni une combinaison des cinq sens n'ont pu les aider à se guider. Il y a une foule de cas ou des oiseaux ont été envoyés en entraînement à 100, 200 et 250 milles au delà d'un endroit où ils étaient allés auparavant.

Quelle que puisse être la faculté de domestication, elle se présente à un âge très tendre et elle se développe rapidement. Elle se révèle virtuellement dès l'éclosion de l'oiseau, et il ne lui faut que l'occasion pour se développer en activité. De très jeunes sujets peuvent être enlevés du colombier qui les a vu éclore, installés dans un nouveau domicile et y être mis en liberté, sans que l'on coure le risque de les voir déserter. On n'en pourrait faire autant avec des sujets plus vieux.

Voici un exemple du rapide développement de la faculté de domestication: *Scamp*, à l'époque où il était un squeaker de trois semaines, fut transféré du colombier d'Utica, New-York, où il était né, à un autre colombier de Northampton, Massachusett. De là il fut entraîné dans une direction sud-ouest jusqu'à White-Plains, New-York, 105 milles. Lâché, au lieu de retourner de cette station à Northampton, il regagna directement son colombier natal d'Utica, à 153 milles nord-ouest de White-Plains. D'Utica il fut renvoyé par express à Northampton, où on le retint prisonnier jusqu'à ce qu'il parût redomicilié. Néanmoins, suivi d'une compagne, il déserta, et à midi, le même jour, on s'apercevait que le couple avait chassé les occupants du colombier natal de *Scamp*, à Utica, et en avait pris possession.

En 1882, on suggéra au major général Hazen, du service des signaux des Etats-Unis, et au major général Beckinridge, du département du Pacifique, de se servir de pigeons voyageurs pour établir des communications entre les stations de signaux et pendant la guerre indienne. Les recherches du département de la guerre eurent pour résultat un rapport adverse dressé par le lieutenant Berkhimer, non pas sur l'expérience, mais sur informations prises. Là-dessus, M. E. H. Conover, de Hayport,

New-Jersey, se chargea de prouver que des pigeons pouvaient être employés pour des distances de 150 milles "avant le mois d'octobre de l'année pendant laquelle ils avaient éclos," et n'avaient pas besoin d'entraînement graduel. Le 15 août il commença son expérience avec neuf jeunes sujets qui, à l'exception d'un seul, avaient moins de cinq mois; aucun d'eux, avant cela, n'était allé à plus de 60 milles de leur colombier.

Les envolées eurent lieu comme suit: 100 milles d'Elkton, Maryland, le 15 août; 117 milles du Havre-de-Grâce, 19 août; 183 milles de Washington, 26 août; 338 milles de Lynchburg, Virginie, 1er septembre.

Le départ de Washington se fit sous la surveillance du chef des signaux des Etats-Unis. Le retour des oiseaux de ce voyage à Keyport fut annoncé à New-York par pigeon messager, et le résultat, télégraphié à Washington à midi, était reçu à Keyport par pigeon messager à 12.45 p.m. Dans la course de Lynchburg (338 milles) le départ eut lieu à 6.10 a.m. Le premier pigeon de retour arriva à 6.10 p.m., après avoir volé en moyenne 1 mille en 2 minutes 7·6 secondes. Aucun des oiseaux ne s'est perdu dans ces courses.

Avec l'entraînement belge, après avoir atteint 50 milles, les pigeons sont généralement lancés a de plus grandes distances à l'aide de portages successifs de 50, 100, 200 milles, et même plus à la fois. Parmi les longues courses régulières faites en un seul jour peuvent être mentionnées celles-ci :—

	Milles.
De Toulouse à Liège	505
De Morceux à Gand	545
De Tarbes à Malines (Mechlin)	554
De Bayonne à Gand	560
De Lourdes à Liège	565

En 1862, un pigeon franchit en un jour la distance de 615 milles qui sépare San Sebastian, Espagne, de Liège, Belgique. C'est probablement la plus grande course qui ait été faite d'une seule volée. Quinze autres pigeons, lâchés en même temps, sont arrivés au colombier de bonne heure le lendemain matin.

Comme exemples de volées longues et rapides, je puis mentionner celui fourni en 1885 par un pigeon qui, lâché à Abington, Virginie, a franchi les 508 milles qui le séparait de Brooklyn à la moyenne de 1 mille en 1 minute et 42·1 secondes ; l'exemple aussi, d'un autre sujet qui a franchi à la moyenne de 1 mille en 1 minute et 12·87 secondes les 351½ qui séparent Châtellerault et Verviers, France.

Voici maintenant des exemples de volées rapides sur de courtes distances :—

Un mille en	60	secondes,	180	milles,	de Paris à Moulins.
"	59.6	"	177	"	1,665 verges., de Dijon à Blois.
"	58.8	"	101½	"	de Albert à Shaerbeck.
"	58.5	"	243	"	de Cresson, Penn., à New-York.
"	57	"	63	"	de Quievrain à Anvers.
"	56	"	54½	"	de St. Quentin à Basson.
"	55	"	70½	"	de Noyon à Flenu.
"	50·4	"	215	"	d'Etampes à Louvain.
"	48	"	80	"	d'Arras à Anvers.

Parmi ces exemples, deux sont exceptionnellement remarquables : En 1879, aux Etats-Unis, les 243 milles entre Cresson, Pensylvanie, et New-York, furent parcourus à la moyenne de 1,805 verges en une minute; et les 215 milles qui séparent Etampes de Louvain furent franchis à la moyenne de 2,095 verges en une minute.

Le résultat d'une course qui eut lieu le 6 juin 1875, d'Orléans à Saint-Nicolas, distance de 243 milles, donne une idée de ce que peut faire un bon pigeon. Sur 1,445 oiseaux qui furent lâchés en cette circonstance, les 214 qui franchirent la distance dans le plus court espace de temps volèrent à une moyenne variant entre 1,469·7 et 1,362 verges en une minute; les plus lents des concurrents arrivèrent 23 minutes après les plus rapides.

Lorsqu'il s'agit de distances plus grandes que celles qui peuvent être parcourues de jour en une volée continue, il n'est pas possible de constater la moyenne du vol, et le temps de la course varie extrêmement pour le présent. Le Canada n'est pas intéressé à ces longues volées; mais il est bon de noter que les 1,600 milles qui séparent Aix-la-Chapelle et Rome ont été couverts en dix jours et 7½ heures. On cite quelque part le fait de 1,500 milles couverts en 3 jours.

Un sujet notable, *Arnoux*, appartenant à M. A. P. Baldwin, de Newark, E.-U., a, dans le cours de 4 mois, en 1885, franchi sans désemparer les distances suivantes:—

	Milles.
Entraîné à	150
A franchi	130
do	196
do	272
do	372
do	535
do	515
do	1,010
Total	3,180 milles.

Plus tard il fut envoyé à Boutte, Louisiane, 1,154 milles; mais la nouvelle de son retour n'est pas parvenue à l'auteur de l'article dans lequel ces détails ont été puisés.*

Il est à remarquer que pour sa dernière course l'oiseau avait été envoyé à 475 milles plus loin qu'on ne l'avait fait parvenir auparavant.

Jusqu'ici on n'a parlé que des volées au-dessus de terre seulement; mais la faculté dont le pigeon est doué lui permet de regagner son domicile à travers la mer sur des distances bien plus courtes que celles qu'il parcourt d'une seule volée au-dessus de terre.

On sait à n'en pouvoir douter que les pigeons ont apporté des messages de 320 milles au large de Sandy-Hook. Le département des signaux des Etats-Unis porte à 500 milles la limite de la distance que les pigeons peuvent parcourir au-dessus de la mer. Le Dr Johnson, de Keyport, une des premières autorités que les Etats-Unis possèdent en la matière, est d'opinion que 450 milles peuvent être regardés comme limite sûre.

Des pigeons de Plainfield Club ont volé avec succès de 100 milles en mer jusqu'à leur colombier, à 300 milles de là.

Les règlements du colombier du gouvernement américain, à l'Ile de Key-West, établi pour fins navales et militaires, exigent que ses pigeons soient entraînés pour 100 milles la première année, pour une distance plus grande la seconde année, et pour 400 milles la troisième et la quatrième années.

Dans les règlements en question il est dit que "des volées heureuses ont été faites pendant des tempêtes de vent"; mais ils ajoutent qu'on ne doit exposer à ces conditions désavantageuses que les oiseaux parfaitement sûrs et qui ont déjà fait leur preuve.

Le comte de Bury, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, a fait passer ses oiseaux avec succès à travers douze milles de brouillards épais et dans des tempêtes de neige.

Le 30 juillet 1883, 650 pigeons furent envoyés de Verviers, Belgique, à Calvi, Corse—560 milles—où ils reçurent leur liberté. Ils s'en retournèrent en ligne directe à leur colombier en passant au-dessus de Monaco, où ils furent vus après avoir franchi 93¼ de mer en partant de la Corse. S'ils avaient gagné la terre la plus rapprochée pour éviter la mer, ils aurait pris la direction nord-est au lieu d'ouest à nord, qu'ils ont suivie.

* Au mois d'octobre 1890, il a été annoncé que le pigeon *Arnoux* était retourné au colombier de M. Baldwin.

P. R. C.

M. R. Stevens, du Plainfield Club, New-Jersey, a lâché, à Manassas, Virginie—distance d'environ 231 milles—des pigeons qui sont revenus à son colombier par une pluie battante et une brume épaisse, après avoir franchi cette distance à la moyenne d'au moins 695 verges en 1 minute.

Entre l'île Maddalena, côté septentrionale de la Sardaigne, et Rome—149 milles de mer—communication a été entretenue par tous les temps au moyen de pigeons.

Naples et Cagliari, Sardaigne—279½ milles de mer—sont en rapports immédiats par la même voie.

Il est généralement admis que le pigeon messager résiste merveilleusement aux fatigues des longues volées. Tout le monde sait, aussi, que les pigeons sont féconds. Le moins que l'on doive attendre de leur fécondité, c'est la production de trois couples par un couple, dans l'espace d'une année. De cette remarquable fecondité on a eu des résultats de neufs couples produits en douze mois. Les pigeons sont endurcis à la fatigue et ne demandent pas de traitement spécial, à part l'entraînement. L'entraînement consiste simplement à développer par l'exercice leur faculté de domestication.

Un gramme, égal à 15·432 grains ou ·32 onces avoir du poids, est le poids que les Français,—pendant le siège de Paris par les Allemands,—jugèrent que les pigeons pouvaient porter sans retarder leur vol. Une plume de dinde de 2¼ pouces de long pèse à peu près ½ gramme. Du papier à lettre pelure, 14 feuilles à l'once, donne environ 43 pouces carrés d'écriture au ½ gramme. Une petite bande de ce papier, de 10 pouces de long sur à peu près 2$\frac{1}{10}$ pouces de large, enroulée et insérée dans la plume, constitue ce qu'on a jugé à cette époque être la charge d'un pigeon.

Avec cette faible ressource de communications les Français, grâce à l'esprit ingénieux qui les distingue, trouvèrent le moyen de transmettre plus d'un million de mots par un seul pigeon messager; bien plus, d'envoyer à leurs destinataires les nouvelles reçues, sous une forme très lisible, en bien moins de temps qu'ils auraient pu le faire s'ils avaient eu à leur disposition le service télégraphique tout entier.

Les petites images, les transparents qui posés derrière les lentelles d'une lanterne magique, se trouvent reproduits en doubles agrandis sur un écran, sont familiers à tout le monde. Les effets des coulisses photographiques employés dans les lanternes magiques sont presque aussi bien connus que ceux des anciennes coulisses coloriées. Les coulisses photographiques sont faites de verre, et les images qu'elles portent sont projetées sur un transparent, médium sensitif, couvrant la surface du verre. Les coulisses de verre n'auraient pu être portée par des pigeons, mais des pellicules de collodion portant des impressions photographiques pouvaient l'être facilement. Les résultats obtenus furent si remarquables, que quelques autres détails à ce sujet ont ici leur place. Pendant l'investissement de Paris, les autorités postales de Londres reçurent des messages pour être transmis à la ville assiégée. Certaines conditions furent mises au privilège d'employer cette voie de communication. Un message pouvant ne pas contenir des nouvelles concernant les choses de la guerre. Un message fut limité à vingt mots. Il fallait acquitter d'avance un port de lettre à raison de 5d. par mot, et un droit d'enregistrement de 6d. par message.

Le mode de transport des messages s'améliora graduellement, et finit par prendre la forme suivante:

En arrivant à Londres, les messages étaient composés et imprimés sur des pages, contenant chacune 200 messages.

En supposant que les correspondants aient profité de l'occasion qu'ils avaient, chaque page imprimée contenait 4,000 mots et coûtait:

Port	£83 6s. 8d.
Enregistrement	5 0s. 0d.
Total	£88 6s. 8d.

La matière contenue sur seize de ces pages était, par le procédé de la microphotographie, dépeinte sur une pellicule de collodion transparente mesurant 2 pouces sur un pouce.

Par conséquent chaque pellicule pouvait contenir les messages sur lesquels il y avait à payer seize fois £88 6s. 8d.,—soit £1,413 6s.8 d.—pour port et enregistrement. Dix-huit de ces pellicules enroulées ensemble et insérées dans une plume constituaient une charge de pigeon de 1 gramme, laquelle coûtaient £25,440. Cette somme à $4.86= £1 est égal à $123,638.40 pour prix de transport sur chaque charge de pigeon.

Les communications postales entre Londres et Tours ne furent pas rompues pendant la guerre. Tours est environ 132 milles S.O. de Paris.

Des pigeons emportés de Paris en ballons étaient réunis à Tours. Les plumes contenant les pellicules photographiques étaient attachées à la queue des pigeons et portées par eux à Paris. Arrivées à Paris, les pellicules étaient ouvertes et étendues sur des coulisses de verre de cristal. Des écrans destinés à recevoir l'image agrandie des coulisses par le moyen de la lanterne magique, étaient faits de matière sensitives, et on obtenait ainsi momentanément des photographies grossies de la matière imprimée sur les pellicules photographiques. Les écrans étaient ensuite coupés selon leurs mesurages séparés et expédiés à leur adresse.

D'après les chiffres donnés il est permis de calculer qu'une charge de pigeon contenait 1,152,000 mots. En supposant que ces mots auraient été reçus à Tours pour être envoyés par le télégraphe, cela aurait entraîné les démarches suivantes: il aurait fallu lire les messages, les contrôler et en établir le prix, les transférer au commis expéditeur, qui aurait eu à les lire et à les transmettre; le commis receveur aurait eu, lui aussi, à lire le tout et à le transcrire, et possiblement encore il aurait fallu faire un double de ces messages pour les consigner dans les livres de l'établissement.

En donnant une moyenne de quatre lettres à chaque mot, le nombre de mots transmis de Tours à Paris en moins de trois heures par un pigeon messager aurait été de 4,608,000. Par la voie télégraphique ces mots auraient eu à être épelés au moins deux fois et transcrits au moins une fois avant d'être envoyés à leurs destinataires. En regard de cela mettons le procédé photographique au moyen duquel la lecture, l'épellation et la transcription sont effectuées presque instantanément par la lumière, le mécanisme et des produits chimiques, et nous pouvons nous faire une idée de l'économie réalisée par l'emploi des pigeons.

A dessein je n'ai pas fait entrer en ligne de compte l'élément typographique en Angleterre, car je présume qu'on s'en serait dispensé en prenant des micro-photographies des messages à mesure qu'ils étaient reçus en manuscrits. De plus, il n'était pas toujours nécessaire, à Paris, d'envoyer les messages à leur adresse. Dans une grande salle assombrie beaucoup de personnes se réunissaient et lisaient sur l'écran les nouvelles qui leur étaient destinées. C'est ainsi que des exemplaires du *Times* étaient publiés à Paris, et les spectateurs recueillaient avidement les avis qui leur étaient envoyés d'Angleterre par des amis.

D'après le *Century Magazine* de juillet 1886, le pigeon peut, dans certaines conditions, porter un poids beaucoup plus considérable que 1 gramme. Le *Magazine*, racontant que pendant une course de yachts qui eut lieu aux Etats-Unis en septembre 1885, un service de pigeons avait été improvisé par M. Arnaux, ajoute:

"Les messages envoyés de la mer se composaient d'une dizaine de pages et étaient attachés aux plumes du milieu de la queue par un fil de cuivre très fin. Le rédacteur d'un journal qui avait été servi de la sorte par un pigeon disait: "'J'ai éprouvé une sensation particulière en recevant ce message d'un être que je savais hors d'atteinte sur l'eau; je m'imaginai qu'il allait me parler, mais je ne pensais pas répondre par son intermédiaire. Je m'étonne, après cette expérience, que les capitaines de navires, de bateaux d'excursion, de yachts, de voiliers et de remorqueurs, s'éloignent de terre sans apporter ce moyen de communiquer avec elle.'"

Tout ce que je viens de dire doit suffire pour démontrer que nous avons dans le pigeon domestiqué un messager sûr, d'entretien facile et de grande fécondité, qui peut toujours franchir des distances de près de 400 milles, excepté dans les temps extrêmement mauvais. Ces oiseaux pourraient être distribués dans des postes d'où ils seraient transportés facilement par ceux qui voudraient les utiliser.

Dans ces temps de bateaux à vapeur, de chemins de fer, de télégraphe et de téléphone, ce n'est pas chose facile de convaincre les gens qui ne connaissent pas l'emploi des pigeons que ces intéressants ont une grande utilité. Cependant, la relation de ce qui s'est passé depuis quelques années dans presque tous les pays de l'Europe peut contribuer à les faire connaître.

Là, comme ici, il n'y avait ni chemins de fer, ni batiments à vapeur, ni télégraphe, ni téléphone, en l'année 1800. La première locomotive de chemin de fer, qui ne fut qu'un succès comparatif, eut son emploi dans une houillère du pays de Galles en 1884. Ce n'est qu'en 1830 que la première voie ferrée fut ouverte au trafic général entre Liverpool et Manchester, et il n'y eut pas de service télégraphique avant 1837. Avant cette époque on entendait à peine parler des pigeons messagers ; ils avaient été en usage, mais seulement par exception. La Bourse de Londres les employait entre Londres et Paris. Les journaux et les parieurs employaient aussi des pigeons, et il y avait des courses en Belgique. Mais, comme je l'ai dit, pendant que l'Europe était sans chemins de fer et sans télégraphe, les pigeons messagers n'étaient pas connus généralement. Depuis 1830, la face de l'Europe est devenue un réseau de voies ferrées et de lignes télégraphiques. Il importe de faire observer à ceux qui considèrent qu'avec les chemins de fer et le télégraphe les pigeons n'ont plus d'utilité, que dans le cours des cinquante dernières années, tandis que les chemins de fer et le télégraphe se sont développés et multipliés d'une façon que l'on ne prévoyait même pas en Europe, le service des pigeons voyageurs y a pris naissance et a atteint des proportions qui provoquent l'étonnement. Aujourd'hui, les gouvernements de France, d'Allemagne, d'Autriche, d'Italie, de Russie, d'Espagne et de Portugal, entretiennent à leurs frais de nombreux établissements de pigeons messagers. Quatre de ces pays emploient ces oiseaux dans le service de la défense de leurs côtes ; tous les font entrer, comme élément important, dans l'organisation, et tous, avec le Danemark et la Belgique en plus, encouragent leurs populations à entretenir des colombiers.

La Belgique, berceau du sport des pigeons domestiqués, est peuplée, on peut le dire, en grande partie, de gardiens de colombiers. En 1885, elle comptait plus de 1,000 associations de pigeons. Et là encore, au milieu d'une action spontanée universelle parmi le peuple, l'Etat encourage les éléveurs en accordant des prix importants pour les concours, et en offrant des facilités spéciales pour le transport sur les voies ferrées.

Le secrétaire de la Société des Amateurs de Pigeons, de Londres, nous apprend qu'en 1873 il y a eu, dans sept provinces de Belgique, 1,045 courses de pigeons et 22,656 prix ont été donnés ; en 1874 il y a eu 1,225 courses et 27,494 prix. En 12 endroits seulement et dans le court espace de 35 jours en 1874, on a lâché 7,787 pigeons qui ont parcouru, au maximum, 545 milles, et à la moyene 330⅙ milles. Dans quatre courses, en 1875, il a été lâché environ 1,654 pigeons pour chaque course, et la moyenne de la distance parcourue a été de 246½ milles.

Plus de 1,500 courses ont lieu annuellement pour un concours de 900,000 francs en prix.

Le *Century Magazine* raconte qu'à Ixelles, l'un des centres les plus enthousiastes de sport—un sport auquel les enfants et les femmes mêmes peuvent prendre part,—une compagnie s'était mise à la manœuvre de bonne heure un matin, afin d'être libre lorsqu'arriveraient les pigeons qui avaient été lâchés pour les courses du jour. Tout alla bien jusqu'au moment où parut à l'horizon la nuée d'oiseaux qui revenaient ; un malaise se produisit tout à coup dans les rangs, puis d'un élan la compagnie se débanda et chacun s'élança de tout la vitesse de ses jambes vers les colombiers de la ville. L'instructeur qui, le dos tourné, n'avait rien vu, resta muet d'étonnement en présence de cette fugue générale ; en ayant enfin compris la cause, il emboîta le pas derrière les fuyards, sans plus de respect pour son accoutrement. Le *Morning Post*, faisant des commentaires à ce sujet, dit qu'il espérait que "si cette nouvelle parvient aux autorités, elles tiendront compte des exigences de l'occasion, et seront indulgentes."

En 1874, la Russie commença des établissements de pigeons à Varsovie, Moscou et Kieff. Aujourd'hui, dans la petite Pologue seulement, l'Etat entretient, au coût de $3,742.20 par année, les colombiers suivants :—

Brest Litavski	1,000	pigeons.
Varsovie	750	do
Ivangorod	500	do
Nova Georgiensk	500	do
Louminetz	250	do

Le personnel de l'administration se compose d'un lieutenant-colonel, de 4 officiers subalternes, de 12 entraîneurs et de 24 domestiques.

La ration quotidienne est d'un-demi boisseau de grain par 100 pigeons.

Le gouvernement russe affecte un crédit annuel de $10,000 au service des pigeons.

Aux grandes manœuvres militaires russes on s'est servi de pigeons pour entretenir des communications entre des détachements isolés et le gros de l'armée. Dans des occasions de ce genre, les communications télégraphiques seraient extrêmement exposées, ou même impraticables.

Il est probable que les éclaireurs de la cavalerie russe auront aussi des pigeons à leur disposition.

Il y a quelques années, trois millions de pigeons furent dans le cours d'une saison, apportés d'Allemagne et de Belgique en France pour y être entraînés.

En 1885, le gouvernement allemand avait neuf colombiers militaires. Aujourd'hui il possède des colombiers à Strasbourg, 600 pigeons; à Metz, 600 pigeons; à Wurtzburg, Mayence, Cologne, Wilhelmshaven, Kiel, Dantzig, Tomming, Schwetzinger, près Manheim, Thom 1,100 pigeons, Posen, etc. Toute la frontière de l'Allemagne est reliée à l'intérieur et au quartier général de l'armée par des postes de pigeons. Toute sa côte septentrionale est parsemée de stations de pigeons sous le contrôle du ministre de la Marine.

Des expériences ont établi que les pigeons élevés à bord des navires n'ont pas de misère à reconnaître leur bâtiment parmi nombre d'autres.

Un colombier allemand ordinaire contient 200 pigeons. En 1883–84 le crédit de l'Etat pour ce service et celui des signaux visuels était de $8,500.

Le service des pigeons allemand est aujourd'hui le plus étendu et le plus complet qu'il y ait en Europe.

Il existe, en Allemagne, 350 sociétés particulières de pigeons. Plusieurs d'elles pratiquent l'entraînement dans des directions indiquées par le ministre de la guerre. Tous les ans l'empereur donne des médailles d'or au concours dans des courses d'au moins 248½ milles; les ministres de la guerre et de l'agriculture accordent aussi des prix.

En Autriche, le premier colombier particulier fut établi en 1873. Le gouvernement commença des établissements à Comorn en 1875 et à Cracovie en 1882. Jusqu'à dernièrement l'Autriche s'était particulièrement occupée du service des pigeons pour les régions montagneuses où des télégraphes militaires n'auraient pas pu être établis avec une rapidité suffisante, et où les signaux visuels sont constamment obstrués par des cîmes intermédiaires.

En Italie le système militaire des pigeons est très étendue. Les habitants des colombiers de la côte sont entraînés pour faire le service du côté de la mer pour faciliter les croisières.

Pendant les manœuvres d'escadron, des rapports apportés par des pigeons messagers sont arrivés plusieurs jours avant les avis expédiés en même temps par bateau-courrier.

De plus, l'Italie a établi entre Massowah et Assab, en Afrique, des communications au moyen de pigeons messagers.

Les douze principaux colombiers du gouvernement, dans l'Italie continentale, sont contrôlés par l'ingénieur commandant du territoire à Rome.

Au Portugal, il y a des stations de pigeons officielles à Lisbonne, Oporto, Setubal, Tameas, Vedras, Novas, Elvas et Mafra.

En Espagne, il y a des stations de pigeons gardes-côtes pour recevoir les messages des croiseurs qui interceptent les navires ennemis et pour réprimer la contrebande.

Au Danemark, le ministère de la guerre met des prix au concours parmi les propriétaires de colombiers particuliers qui sont très nombreux.

La France s'est entièrement livrée à cette question. On dit qu'en 1885 ce pays avait à son service postal 75,000 pigeons entraînés. Chacune de ses grandes forteresses en compte aujourd'hui près de 400, et c'est le génie qui veille à leur entretien et à leur entraînement.

Les différentes sociétés de pigeons, qui sont au nombre d'au moins 300 dans le pays, sont soumises à l'autorité militaire et à la réquisition. Elles sont obligées d'entraîner leurs oiseaux par des directions qui puissent servir à des fins militaires. Aux concours périodiques, l'Etat adjuge des vases de Sèvres, des médailles, des diplômes et diverses autres distinctions. A l'instance du gouvernement, les pigeons des sociétés sont transportés à moitié prix, et les grands paniers qui les contenaient sont renvoyés gratuitement. A part les grandes sociétés, il y a de petits clubs et des particuliers qui sont propriétaires de colombiers: tous sont tenus de fournir à l'administration un recencement annuel de leurs oiseaux.

La Société Colombophile, de Paris, possède un colombier contenant 1,500 couples, et elle approvisionne les forteresses.

En 1885, la France avait huit stations militaires de pigeons: Paris, dont le colombier central était fixé au Mont-Valérien, Vincennes, Marseilles, Perpignan, Lille, Verdun, Toul et Belfort. Un crédit de 100,000 francs leur était affecté. *

A l'heure qu'il est, l'organisation du service des pigeons messagers, en France, est parfaite, et je lisais tout dernièrement dans un journal militaire français: " En un mot, toutes les dispositions sont prises, et s'il survient une guerre, nous n'aurons pas à improviser le service des pigeons messagers, comme en 1870. Un échange de correspondance entre l'autorité centrale, les gouverneurs des forteresses et les camps retranchés, est maintenant assuré.

Les Etats-Unis se sont occupés de la question en 1888. Cette année-là, le *Army signal Office* établit sur l'île Key West, un colombier ayant pour objet, notamment, de fournir des voies de communication entre les croiseurs qui faisaient service sur les mers voisines et la terre ferme. Un autre colombier fut établi à bord du *New-hampshire* à Newport, Rhode-Island.

Au commencement de l'année dernière, on disait que les pigeons de Key West étaient déjà entraînés pour apporter des messages de 100 milles en mer, direction est.

Maintenant, il est temps de faire remarquer à ceux qui prétendent que vu l'existence des chemins de fer et du télégraphe, on ne doit pas encourager l'établissement, de colombiers dans le pays, à ceux qui ne portent aucun intérêt à ce projet, parce qu'il ne peut leur procurer des avantages payants,—il est temps, dis-je, de leur faire remarquer que leur opinion ne saurait tenir devant le fait que depuis cinquante ans sur tout le continent de l'Europe—et ce continent n'est pas la partie la moins intelligente et la moins expérimentée du monde entier—le service des pigeons messagers est devenu général au milieu même d'un prodigieux développement des voies ferrées et télégraphiques. On en est arrivé là grâce à une unanimité d'opinion chez la vaste majorité des experts en matière de défense nationale, grâce à l'assentiment et au concours des premiers hommes d'Etat de l'Europe et des Etats-Unis, qui sont loin d'ignorer les usages auxquels les chemins de fer et le télégraphe sont applicables.

En faut-il davantage pour prouver que nos messagers aîlés ne devraient pas être négligés par ceux d'entre nous qui désirent renforcer la situation de notre pays?

Le patriotisme des Canadiens leur fera approuver et apprécier les motifs et les vues du gouvernement et des fonctionnaires éclairés qui s'efforcent d'affermir la sécurité nationale. Devons-nous accorder l'approbation et la louange, mais dédaigner l'exemple?

Ceux qui ont étudié les circonstances d'une guerre n'ont pas besoin qu'on leur rappelle l'importance de contrôler les méthodes supplémentaires et alternatives pour

*Nous avons appris, depuis, qu'un colombier peuplé de 500 sujets a été établi à Brest pour fins navales.

transmettre rapidement les nouvelles. Cependant, il n'est pas hors de propos de placer ici un mot à l'adresse de ceux qui ne se sont pas rendu compte du mince fil qui transmet la pensée, et même la voix, à des distances infinies, avec une rapidité démesurée et une régularité à peu près ininterrompue. Son action est si parfaite que plusieurs ont cessé de penser qu'il a ses points faibles.

En temps de guerre, il n'est pas absolument digne de confiance. Les messages qu'il transmet peuvent être interceptés. Des informations fausses et trompeuses peuvent être transmises sur un point de sa longueur par un expert qui peut s'en emparer. Sa vitalité est à la merci des éléments. La neige peut le briser, le vent peut le renverser, et la foudre peut mettre ses supports en éclats. L'éclaireur et l'agent secret peuvent le détruire quand et où bon leur semble.

Dans le cas d'une attaque, l'envahisseur peut, à un prix insignifiant, donner quelques heures de loisir aux opérateurs aux instruments mêmes où le salut de leur pays réclame toute leur énergie.

Par arrangement préalable, un fil ou des fils télégraphiques peuvent être coupés à un moment donné, à l'instigation de l'ennemi. Quel en serait l'effet ? Dans quelle situation se trouverait une grande maison de commerce si la communication entre son gérant, les chefs de départements et les commis, était coupée tout à coup ? La régularité d'horloge de l'organisation serait inévitablement remplacée par la confusion et un désastre imminent.

Combien plus nombreuses sont les parties vitales dans le mécanisme de la dépense nationale, et elles se trouvent bien plus exposées que celles des machines du commerce.

Aujourd'hui, tous les détails de mobilisation, de concentration et de stratégie, en ce pays, sont sous la dépendance des fils télégraphiques. Comme notre salut national tient à peu de chose !

Ces fils coupés entre les quartiers généraux de l'armée et ceux des divisions et des brigades, nous serions attaqués à l'endroit où l'ennemi aurait à dessein embrouillé les dispositions que nous aurions prises.

Ce n'est pas trop dire que, ainsi acculés, nous pourrions tomber dans un service organisé de pigeons messagers, et là seulement, la chance de voir les tables renversées contre l'ennemi. Ces messagers nous tiendraient au courant de ses mouvements et nous procureraient le moyen de transmettre nos ordres directement.

La circonstance qui a donné la première force d'impulsion au service des pigeons militaire, à été l'usage improvisé qu'on en a fait au siège de Paris, en 1870. Passant en revue un article sur les pigeons messagers écrit par un officier autrichien, un journal anglais dit :—

" Le 2 septembre 1870, jour de la bataille de Sédan, un des éleveurs les plus expérimentés de pigeons voyageurs en Belgique, M. La Perre de Roo, fit l'offre au ministre de la guerre de France,—se basant sur la supposition que d'après les renseignements publics par les journaux anglais, Paris serait bientôt investi par les Allemands—de lui fournir un certain nombre de pigeons messagers pour entretenir communication entre Paris et les provinces. Sa lettre ne reçut jamais de réponse.

" Lorsque l'armée prussienne eut apparu devant la capitale, l'Association parisienne d'élevage de pigeons,—*l'Espérance*—offrit généreusement au gouvernement tous ses pigeons messagers pour service postal aérien, et d'en prendre elle-même la direction. Le président de l'association, M. Cossier, demanda une audience au général Trochu ; mais il fut reçu par un subalterne qui, après avoir écouté l'éleveur patriote, lui répondit en souriant que lui. M. Cossier, était la soixante-deuxième personne qu'il avait envoyé à propos de pigeons messagers, et qu'il espérait bien qu'il serait le dernier.

" Dans le même temps, Paris, à la consternation de ses habitants et à la contrariété des journaux quotidiens qui s'étaient évertués à démontrer que l'immense ville ne pourrait jamais être investie par les forces que l'ennemi avait à sa disposition. Paris était complètement séparé du monde extérieur.

" Bien qu'il y eut alors un grand nombre de pigeons messagers dans Paris, pas un seul n'avait été envoyé hors de la capitale, en sorte qu'il paraissait absolument impossible de communiquer avec les provinces.

" Dans ce dilemne, le directeur général des postes, M. Rampont eut l'ingénieuse idée d'envoyer un certain nombre de pigeons par ballon. Le 25 septembre, à 11 heures de la matinée, le ballon *La ville de Florence* s'élevait dans les airs, aux applaudissements de la multitude, emportant avec lui, à part l'aéronaute, M. Mangin, trois pigeons messagers et 6 quintaux de dépêches. Le ballon fut emporte par le vent dans la direction de l'ouest, et il finit par disparaître aux yeux des Parisiens. Mais le même jour, à 5 heures de relevé, deux pigeons arrivaient dans leur colombier, à Paris. Attachée aux plumes de la queue de chacun d'eux était une étiquette contenant ces mots: Je suis descendu sain et sauf au village de Vermouillet, près Triel, et suis sur le point de partir pour Tours avec les dépêches officielles."

" Les habitants de Paris qui, pour la plupart n'avaient probablement jamais entendu parler de ce que peuvent faire les pigeons messagers, furent ivres de joie à la nouvelle de ce succès. Les journaux publièrent à qui mieux des gravures représentant des pigeons de cette race, et des récits fabuleux de leurs exploits. Subséquemment un ballon fut lancé tous les deux ou trois jours. En tout, soixante et quatre ballons furent expédiés, et des pigeons qu'ils emportèrent quelques-uns revinrent à Paris presque immédiatement. * * * Plusieurs firent le voyage de quatre à six fois."

L'auteur de l'article dit que soixante et treize pigeons revinrent à Paris avec les dépêches, et il en conclut que vingt seulement servirent en réalité.

L'*Encyclopædia Britannica*, déclare que le nombre de ceux qui ont réellement servi a été de 57.

Le pigeon messager qui a fait le voyage six fois a été nommé l'*Ange du siège.*

A part 156,000 dépêches officielles, plus d'un million de communications particulières ont été apportées à Paris par des pigeons.

Parmi les expériences que les Français ont faites pour faire servir les pigeons à des fins navales, la première, qui eut lieu à Toulon, fut de domestiquer l'oiseau à bord du bateau-école de tir des bouches à feu le *St.-Louis.* Le pigeonnier fut installé près de deux canons, de 7½ pouces et deux autres de 9½ pouces qui donnaient en moyenne 600 décharges par semaines. L'aide de camp du vice-amiral commandant en chef à Toulon à déclaré que l'essai d'établir des communications entre un navire en mer et un colombier à terre a parfaitement réussi. L'expérience converse n'a pas eu autant de succès, mais elle devait être renouvelée. Toutefois, les résultats ont établi que le pigeon domestique se fait parfaitement à la vie de mer et qu'il y produit.* Le pigeonnier du *St.-Louis* avait une capacité intérieure de 3 mètres cubes et pouvait loger huit couples de pigeons.

Quant à l'emploi de pigeons pour fins navales, un article publié par le lieutenant Wainwright, du service des signaux et de la défense des côtes des Etats-Unis, donne une assez bonne idée générale de leur importance comme auxiliaires. Le lieutenant Wainwright dit: " Un système idéal de transmission de nouvelles, avis ou renseignements le long des côtes et en mer, dans une guerre navale consisterait à établir sur les côtes, à certains intervalles, des postes d'observations qui seraient reliés les uns aux autres par des lignes télégraphiques; à chaque poste, des hommes expérimentés, munis des instruments nécessaires pour recevoir et envoyer des signaux visuels; à quelques-uns de ces postes, des colombiers pour fournir des pigeons aux navires d'observation et en recevoir des rapports, ainsi que pour envoyer des pigeons avec des dépêches aux postes extérieurs de la flotte; enfin, des colombiers aux postes qui, par la situation des lignes télégraphiques, sont sujets à voir leurs communications interrompues, les pigeons étant employés pour entretenir ces communications lorsque les lignes sont coupées. Toutes les lignes de la côte seraient reliées à celles de l'intérieur quand ce serait possible, afin de donner plus de sécurité. Les instruments nécessaires seraient héliographes, électographes, sémaphares et, aux postes les plus importants, des ballons captifs. Par les bâtiments d'observation, munis d'instruments et de pigeons, on connaîtrait les postes vers lesquels l'ennemi se dirige, et l'avancement de celui-ci le long de la côte serait suivi par les observateurs, en sorte que

* Il est probable que de nouvelles expériences ont donné de bons résultats; dans tous les cas, un colombier de 500 pigeons a depuis été établi à Brest pour fins navales.

la flotte de défense pourrait le rencontrer, ou, faisant un mouvement de flanc, le suivre et engager le combat au moment critique. Si la flotte de l'ennemi se divisait en détachements, la direction que prendrait ces détachements serait connue de l'amiral commandant la défense, qui pourrait leur opposer des détachements semblables, ou bien maintenir sa flotte compacte et écraser les corps plus petits. Ainsi, à peu de frais comparativement, l'effectif de la flotte serait considérablement augmenté pour la plus grande sécurité de la défense.

"En temps de paix, ces postes de signaux pourraient être utilisés par le bureau météorologique et de sauvetage, et pour transmettre les nouvelles commerciales ordinaires.

"Comme on le voit, le système adopté par les Français approche beaucoup de l'idéal."

L'auteur de l'article publié dans le *Royal Engineer Journal*, au sujet du siège de Paris et que j'ai cité plus haut, dit à propos de l'organisation des postes militaires de pigeons messagers :

"Si ces postes doivent servir de moyens auxiliaires, soit d'attaque ou de défense, il faut qu'ils soient organisés complètement et sur une grande échelle. Il faut choisir, comme poste central, une grosse forteresse ou autre place convenable où serait élevés les pigeons messagers destinés à approvisionner les postes de pigeons de tout le pays. Le choix des postes qui doivent communiquer entre eux par le moyen de pigeons messagers, le logement de ces derniers, leur nutrition et leur entraînement devront faire l'objet d'une étude sérieuse. Naturellement, les considérations de stratégie doivent seules guider dans le choix des lignes de volée, et l'organisation du poste des pigeons messagers doit être laissée à l'état-major général.

"A part l'élevage de pigeons dans les colombiers de l'Etat, les éleveurs particuliers doivent recevoir tout l'encouragement possible, afin que, advenant une guerre, le pays puisse toujours avoir à sa disposition une grande quantité de ces signeaux utiles.

"Les grands pouvoirs militaires de l'Europe ont reconnu l'importance de ces moyens de communication, et ont fait des préparatifs considérables."

Des usages auxquels le pigeon peut se servir en temps de paix, le *Century Magazine*, parlant des Etats-Unis, dit :

"Dans notre pays de distances magnifiques et de messagers tardifs, les pigeons sont employés plus qu'on le pense généralement, attendu que leur service se fait principalement pour la commodité individuelle. Dans les villes, un très grand nombre d'hommes d'affaires communiquent par pigeons avec chez eux dans les faubourgs. Les cultivateurs emploient les pigeons comme messagers dans le voisinage, ainsi que du bureau de poste et de la ville. Les médecins de campagne ont souvent un compartiment préparé pour les pigeons dans leur voiture, et ils les apportent dans leurs tournées aussi régulièrement que leurs instruments et leurs fioles, et ils les chargent de leur apporter des nouvelles de leurs malades où il les laissent, ou bien d'envoyer un mot à leur résidence quand besoin en est. A New-York même, les courtiers promettent de suivre l'exemple de M. A. de Cordova, qui dit: 'J'emploie mes pigeons à m'apporter les rapports de Wall Street chez moi, à Chetolba, près de North Branch.' M. R. D. Hume, de Fruit Vale, Californie, prétend employer des pigeons avec succès entre ses manufactures qui se trouvent à quelques 300 milles au nord. Il y a quelques années certains des agents de Wells Fargo dans les montagnes du Nevada employaient des pigeons pour leur apporter des nouvelles de la station la plus rapprochée le même jour, parce que par les voies régulières ils ne les auraient reçues que trois jours après. Il y a aujourd'hui dans les environs de New York plusieurs capitalistes et hommes en vue qui doivent leur prospérité aux fondations de leur fortune qu'ils ont posées il y a nombre d'années grâce aux avis fournis par des pigeons avant le courrier apporté par la diligence. * * Grand nombre de navires marchands, spécialement dans les eaux européennes, ont à leur bord des pigeons qui servent à communiquer avec de petits bateaux ou avec terre. On dit que les oiseaux ne prennent jamais un autre bâtiment pour le leur, au dock ou dans le port. On a souvent remarqué que des oiseaux qui, lâchés en mer et après avoir disparu pendant

plusieurs heures, étaient revenus avec de la boue sèche aux pattes et sur les cuisses, preuve qu'ils étaient descendus à terre."

Le passage d'une terre à l'autre à travers l'Atlantique par le Saint-Laurent est d'environ 1,800 milles. Supposant qu'un navire sur cette ligne aurait à son bord un bon pigeon irlandais et un bon canadien, alors sur 900 milles seulement il se trouverait en dehors de toute communicatîon avec la terre ferme.

Les pêcheurs de Terreneuve, les navires qui font le cabotage et le service des lacs de l'intérieur, les explorateurs, les détachements d'arpenteurs, les sportmen dans les régions éloignées, profiteraient souvent des services de ces oiseaux s'il existait des colombiers où ils pourraient s'en procurer.

Qui peut dire combien des pigeons voyageurs auraient mitigé l'inquiétude des passagers du *City of Paris* lors de l'accident qui est dernièrement arrivé à ce navire? Et à combien peu de frais ce soulagement aurait pu leur être donné!

Pourquoi tous les navires transatlantiques n'auraient-ils pas des pigeons avec eux pour annoncer leur approche des côtes?

L'*Illustrated Daily Graphic* a son colombier, en Angleterre. Les pigeons lui apportent une série de croquis pris à bord d'une chaloupe qui suivait le champ de la course entre Oxford et Cambridge; et du convoi qui conduisait le prince de Galles à l'inauguration du pont de Firth, ses pigeons lui ont apporté des ébauches des incidents de la route.

Ici, nos journaux pourraient recevoir des exemplaires photographiques des nouvelles d'Europe deux ou trois jours avant l'arrivée des courriers apportés par des navires qui auraient lâché des pigeons messagers. De la même façon la presse de l'est, chez nous, pourrait échanger des nouvelles avec celle de l'ouest, et le Canada en général échanger avec les Etats-Unis. Avec des pigeons bien dressés, sûrs, il serait même possible de transmettre des dépêches officielles entre l'ambassade britannique à Washington et Ottawa, beaucoup plus rapidement que par la poste.

J'espère sincèrement que beaucoup de ceux qui liront cet article comprendront que c'est pour tous un devoir de citoyen d'encourager l'élevage et l'entraînement de pigeons messagers comme moyen de fournir une foule d'amusements innocents aux jeunes et aux vieux comme aide utile dans les relations domestiques et personnelles, comme serviteurs de la presse, comme collaborateurs dans la transaction des affaires et dans le commerce, comme amis précieux de la marine marchande, et comme auxiliaires indispensables de la marine et de l'armée dans les temps critiques.

D. R. CAMERON.

SUPPLÉMENT

DU

VINGT-TROISIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1890.

RAPPORTS

DES

PRÉSIDENTS DES BUREAUX D'INSPECTION

DES

BATEAUX À VAPEUR

DES

EXAMINATEURS DES CAPITAINES ET SECONDS,

DES

COMMISSAIRES DES HAVRES

DE

TORONTO, MONTRÉAL, QUÉBEC ET PICTOU

DES COMMISSAIRES DE PILOTES, DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS ET DES MAITRES DE HAVRES, DES GARDIENS DE CERTAINS PORTS, AVEC UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS, ET UNE LISTE DES RÉCOMPENSES POUR SAUVETAGE DE VIES,

JUSQU'AU 31me JOUR DE DÉCEMBRE 1890.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1891.

SUPPLEMENT

OTTAWA, 28 mars 1891.

A l'honorable CHARLES H. TUPPER.
Ministre de la marine et des pêcheries

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le supplément du vingt-troisième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, pour l'année 1890. Ce supplément contient les relevés ordinaires relatifs à la marine marchande, les rapports, des présidents des bureaux d'inspection des bateaux à vapeur et des examinateurs des capitaines et seconds, ceux des commissaires de havres de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sydney-Nord, les rapports des commissaires de pilotage, des maîtres de ports et préposés à l'engagement des matelots, des gardiens de ports, ainsi qu'une statistique des naufrages et accidents.

A ces différents rapports j'ai ajouté celui d'une enquête tenue par moi, au mois de janvier dernier, à Saint-Jean, N.-B., au sujet de la question du pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

MATIERÈS.

	Annexes N°
Enquête au sujet du pilotage	1
Rapports des commissaires de pilotage :—	
Montréal	2
Québec	3
Saint-Jean, N.-B	4
Miramichi, N.-B	5
Bathurst, N.-B	6
Comté de Charlotte	7
Halifax, N.-E	8
Baie Glacée, N.-E	9
Pictou	10
Sainte-Marie et Liscombe	11
Sydney, N.-E	12
Nanaïmo, C.-B	13
Victoria et Esquimalt	14
Yale et New Westminster	15
Comté de Prince, I. P.-E	16
Rapport de la marine marchande	17
Rapport des navires à vapeur inspectés en 1890	18
Rapport des naufrages et accidents	19
Rapports des commissaires de havre de:—	
Toronto	20
Belleville	21
Montréal	22
Québec	23
Trois-Rivières	24
Sydney-Nord, N.-E	25
Rapport du maître de port, Halifax, N.-E	26
Liste des maîtres de port	27
Capitaines et seconds	28
Rapports des gardiens de port de :—	
Montréal	29
Québec	30
Halifax, N.-E	31
Port Hawkesbury	32
Pictou	33
Sydney-Nord	34
Sydney	35
Yarmouth	36
St. Andrews, N.-B	37
Ile du Prince-Edouard	38
Vancouver, C.-B	39
Victoria, C.-B	40
Engagement et congé de matelots	41

ANNEXE No 1.

ENQUÊTE FAITE À SAINT-JEAN, N.-B., LES 29 ET 30 JANVIER 1891, PAR LE SOUS-MINISTRE DE LA MARINE, M. WM SMITH, AU SUJET DES DROITS DE PILOTAGE.

Le sous-ministre de la marine, M. William Smith, suivant les instructions de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, ouvrit une enquête au sujet des droits de pilotage, dans les salles du Conseil de Commerce, à Saint-Jean, N.-B., jeudi, le 29 janvier. Occasion a été donnée à tous les intéressés, armateurs, capitaines, pilotes et commissaires de pilotage de présenter leur opinion sur la question.

Il fut décidé de recueillir la version des pilotes.

Le premier à donner témoignage fut le pilote Bartholemew Rodgers, qui déclara parler en son nom et au nom de ses confrères. (Un certain nombre d'autres pilotes étaient présents.)

Interrogé, le pilote Rodgers fit l'exposé suivant :—

Les recettes des pilotes, pour l'année 1890, ont été en moyenne de $560 par homme. Les années précédentes, elles étaient considérablement moindres. La raison des excédents de 1889 et 1890 sur les années antérieures a été la grande quantité de glaces expédiée de ce port. Mais comme la récolte de glace aux Etats-Unis est bonne aujourd'hui, nous n'aurons pas, cette année, le supplément de droits de pilotage que nous recevions de cette source. En conséquence, nos recettes seront réduites à moins de $500 par année. De plus, si le bill qui doit être présenté au parlement, après la prochaine rentrée des chambres, est adopté, il les réduira à $387.35 par homme. Voici quelles ont été les recettes de trente-trois pilotes pour les année 1885, 1886, 1887 et 1888.

1885	$21,147 33
1886	23,755 25
1887	21,307 00
1888	22,476 75

Si vous déduisez de ces chiffres les dépenses de six bateaux à raison de $1,000 par bateau, ainsi que la somme mentionnée plus haut de la balance, il ne nous restera qu'à peu près $378.35 par homme, c'est-à-dire si le bill en question est adopté. Les commissaires de pilotes, pour nous protéger et nous permettre de gagner notre vie, devront augmenter les droits sur les plus gros navires, et cela sera préjudiciable au port. Le président, M. H. D. Troop, s'occupe en ce moment de la question, et nous, les pilotes de Saint-Jean, nous voulons bien nous en rapporter à la décision des commissaires, car nous pensons qu'ils doivent être en situation de donner une opinion impartiale, attendu qu'ils sont tous intéressés aux navires de construction différente.

Le pilote Rodgers fait ensuite la déclaration suivante au nom des pilotes : Nous sommes disposés et nous essayons de laisser les choses dans leur état actuel, ou de laisser les commissaires entièrement libres de faire ce qu'ils jugeront à propos.

M. Baird.—Etes-vous satisfait de la condition actuelle du pilotage en ce qui concerne les navires venant dans ce port ?

M. Rodgers.—Jusqu'à un certain point, je ne le suis pas.

Q. Sous quels rapports, principalement, êtes-vous mécontents ?—R. Nous sommes mécontents à propos des goélettes de 124 et 125 tonneaux qui ont été construites depuis trois ou quatre ans. Nous prétendons qu'elles portent trop de chargement poids-mort pour leur tonnage.

Q. Pensez-vous que ces bâtiments sont déloyalement jaugé ?—R. Il leur est alloué 2½ pour 100 de leur tonnage brut pour une soute à voiles, et ils n'ont jamais plus de trois verges de voiles de rechange. Il leur est aussi alloué un espace pour un caisson du maître d'équipage, et ce caisson est généralement un pupitre, et il y met un

épissoir et une pelote de bitord. Nous serions disposés à passer par là-dessus si nous avions le privilège de monter à bord de ces navires pour nous assurer que la cloison est restée telle qu'elle était quand M. Barber a fait le jaugeage, qu'il n'y a pas là de chargement. Ce que je veux dire, c'est que cette cloison est abattue après que le bâtiment a été jaugé, et qu'on y place un chargement.

Q. Prétendez-vous que les bâtiments de cette classe devraient être sujets aux droits de pilotage ?—R. Je prétends certainement que, suivant les règlements du conseil commun, lorsque j'avais un engagement de pilote, tous les navires tirant 6 pieds d'eau étaient sujets aux droits de pilotage, et que maintenant ceux d'un tirant de 6 pieds en sont exempts.

Q. Et vous prétendez que les armateurs cherchent à éviter les droits de pilotage en faisant des changements dans la construction des navires ?—R. Très vraisemblablement.

Q. Pouvez-vous citer un bâtiment qui ait subi les changements dont vous parlez ? —R. Eh bien, si vous voulez me donner M. Barber, l'inspecteur des jaugeages, et deux hommes mis sous serment, pour aller jauger ces bâtiments, je me charge personnellement de tous les frais. Je connais un navire, ayant seulement un tonnage libre de 300 tonneaux de registre, qui peut porter 325 tonneaux de chargement poids-mort: c'est l'*Osceola*. Mon opinion est que tous les navires devraient payer une certaine somme de droits de pilotage. Voici un relevé des navires canadiens de 80 à 250 tonneaux de chargement partis du port de Saint-Jean pour des ports des Etats-Unis, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890, avec nom des navires, tonneaux de poids et tonneaux d'encombrement des cargaisons,—comparés au total des voiliers canadiens sortis du port de Saint-Jean pendant l'exercice clos le 30 juin 1890:—

——	Nombre de navires.	Tonneaux de chargement.	Tonneaux de poids.	Tonneaux d'encombrement.
Navires de 80 à 100 tonneaux	410	36,891	8,133	98,067
" 100 à 125 "	323	38,236	14,127	80,791
" 125 à 150 "	27	3,895	2,837	5,983
" 150 à 250 "	24	4,645	2,224	7,983
Grand total	784	83,667	27,341	192,824

Nombre total de voiliers canadiens partis du port de Saint-Jean, N.-B., pour les Etats-Unis, pendant l'exercice clos le 30 juin 1890.—Nombre de navires, 930; tonneaux de chargement, 96,278; tonneaux de poids, 34,894; tonneaux d'encombrement, 228,063.—Autres navires que ceux de 80 à 250 tonneaux: Nombre, 146; tonneaux de chargement, 12,611; tonneaux de poids, 7,553; tonneaux d'encombrement, 35,239.

Par M. Baird :

Q. Alors, si je comprends bien, vous pensez que vous devriez avoir des droits de pilotage sur ces navires de 124 et 125 tonneaux ?—R. Oui, pourvu que les commissaires consentent à nous les donner.

Q. Croyez-vous qu'il soit juste pour les autres navires que les bateaux américains soient exempts des droits de pilotage—je veux dire les steamers de l'*International Line* et ceux de New-York ?—R. Non, monsieur. Les pilotes de Boston ont la moitié de ces droits pour 10 pieds de tirant d'eau sur les steamers de Yarmouth, aller et retour. La moitié du prix pour le voyage de retour serait $13.85, et pour celui de départ, $8.50. C'est ce que les pilotes reçoivent pour chaque voyage, et ils n'ont jamais à parlementer là-dessus. Ils vont tout simplement au bureau de la commission, et s'acquittent.

Q. Quel est le nombre de steamers qui viennent régulièrement dans ce port ?—R. L'*International Line* en a trois ou quatre, et il en vient deux de New-York.

Q. Payent-ils des droits de pilotage ?—R. Non.

Q. La plupart de ces bâtiments qui font le transport du bois prennent-ils des pilotes ?—R. Si c'est par un temps sale, dans une nuit orageuse, ils stoppent et prennent un pilote ; mais quand le vent est bon et le temps serein, les capitaines qui ont reçu de leurs armateurs l'ordre de se passer de nous autant que possible, conduisent eux-mêmes.

Par M. Smith :

Q. Voulez-vous parler des navires qui sont exemps ?—R. Non, monsieur.

Q. Que font les caboteurs de plus de 125 tonneaux ?—R. Aux caboteurs canadiens et aux caboteurs américains conduits par des hommes transférés de caboteurs canadiens qui ont une petite part dans la propriété de ces navires, nous montrons un pavillon, et ils regardent tout simplement du côté opposé : ils ne vous voient pas. Nous leur réclamons un droit de pilotage, et ils répondent qu'ils ne nous ont jamais vus. Nous soumettons l'affaire aux commissaires, et elle occasionne beaucoup d'embarras ; mais lorsque la cause est bonne et lorsque les capitaines sont mis sous serment, ils reconnaissent simplement qu'ils ont vu notre pavillon et que nous leur avons parlé, et les commissaires les font payer. La loi exige que tous les navires sujets aux droits de pilotage hissent un pavillon lorsqu'ils entrent dans un district de pilotage et le laissent flotter jusqu'à ce qu'ils aient dépassé les limites intérieures ; à défaut de ce faire, ils sont passibles d'une amende de $40. Mais ces goélettes ne font qu'apparaître dans la baie pour faire croire qu'elles vont monter, afin de nous éviter.

Par M. Baird :

Q. Les capitaines disent que dans des tempêtes ou des gros temps, s'ils ont besoin d'un pilote, ils ne peuvent en trouver. Est-ce vrai ?—R. Nous capéons dans nos bateaux de 30 tonneaux aussi longtemps que nos voiles nous le permettent. Quand le temps nous y force, nous entrons dans le havre qui nous donnera la meilleure chance d'aller à terre promptement.

Q. Et il y a beaucoup de ces gros temps ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et les navires qui arrivent pendant que vous n'y êtes pas, ont à se conduire eux-mêmes ?—R. Oui.

Q. N'est-il pas vrai que si le pilotage n'était pas obligatoire, ils se passeraient de pilotes ?—R. Loin de là.

Q. Pouvez-vous nommer un capitaine de Saint-Jean, naviguant entre Saint-Jean et des ports américains, qui prendrait de son propre mouvement un pilote si la loi ne l'y obligeait ?—R. Je le puis ; le capitaine Dixon, de la goélette *Sower*.

(Ici le témoin cite le cas d'un capitaine qui s'était entendu avec un pilote pour que celui-ci le laissât aller, et que le capitaine, après avoir payé les droits de pilotage, reçut un rabais du pilote avec lequel il avait fait marché. Le pilote Rodgers, ignorant le marché, avait hélé ce même capitaine qui continua sa route jusqu'à ce que, pressé par le gros temps, il fut contraint de faire monter le pilote pour l'aider à entrer dans le havre de Bliss.

Par M. Purdy :

Q. Les caboteurs ont-ils l'habitude de se faire acheter ?—R. Je n'ai pas entendu parler d'un seul cas de ce genre depuis deux ou trois ans.

M. Smith—Que veut-on dire par acheter ?

Le Témoin—Le capitaine paie le plein montant des droits de pilotage. Le pilote le reçoit, puis il remet un rabais au capitaine.

Par M. Baird :

Q. Combien aurait à payer un trois-mâts, abordé dans le district intérieur, sur lest, et repartant chargé sans transporter ?—R. $45 ou $50.

Q. Supposons que ce bâtiment soit employé au commerce de l'océan occidental, combien de voyages ferait-il par année ?—R. Probablement trois.

Q. Prenons une goélette de 250 tonneaux employée au cabotage—combien paierait-elle pour arriver et sortir ?—R. A peu près $30 si elle arrive lège et sort chargée, ou environ $40 si elle arrive et part chargée, sans transport.

Q. Combien de voyages un bâtiment de cette classe ferait-il par année, s'il était continuellement employé au cabotage entre ici et New-York ?—R. Je dirais que huit voyages constitueraient un bon service.

Q. S'il était chargé en venant et en allant, il paierait environ $320 en droits de pilotage, par année ?—R. Quelque chose comme cela.

Q. Remarquez-vous une augmentation dans la quantité transportée par des goélettes américaines partant de ce port ?—R. Oui, monsieur.

Q. A votre avis, qui emporte le plus de chargements de Saint-Jean, les caboteurs américains ou les caboteurs canadiens ?—R. Les canadiens, je crois.

Q. N'est-il pas digne d'attention que les caboteurs américains sont moins profonds que les bâtiments canadiens de même capacité ?—R. Quelques-uns le sont, parce qu'ils ont une dérive.

Q. Et conséquemment ils paient moins de pilotage ?—R. Oui, monsieur.

Q. La question vitale est de savoir si les pilotes consentiraient à ce que le caboteur canadien faisant le cabotage payât un peu moins de droits de pilotage que maintenant ?—R. Mon idée serait d'établir un tarif pour tous les navires, afin de former notre caisse.

Q. Seriez-vous satisfait d'un système qui baserait les prix sur le tonnage plutôt que sur le tirant d'eau ?—R. Je ne pense pas que je le serais.

Q. Si vous établissez votre prix d'après le tirant d'eau, est-ce que cela ne pèse pas plus sur les petits navires que sur les gros ?—R. Je pense que oui ; mais notre commerce est si petit que nous ne pourrons gagner notre vie si vous établissez les prix d'après le tonnage.

Ici le pilote RUTHERFORD prend la parole et dit : " Le système de droits suivant le tonnage est le seul juste."

Le pilote RODGERS, continuant : " L'année dernière 403 goélettes nous ont payé des droits ; cette année, seulement 64 brigantins, 24 voiliers, 150 trois-mâts-barques et 38 steamers.

Par M. Purdy :

Q. Serait-ce la moyenne du nombre de trois-mâts-barques et de voiliers qui viennent ici dans une année ?—R. C'est au-dessus de la moyenne des quelques dernières années. Le nombre des goélettes a augmenté, aussi, par suite du commerce de glace.

Par M. Baird :

Q. Combien il y a-t-il de pilotes aujourd'hui ?—R. Trente et un ; nous en avons eu jusqu'à quarante. L'année dernière il y en avait trente-trois.

Q. N'est-ce pas trop ?—R. Oui.

Par M. Purdy :

Q. A-t-il été fait un effort pour en diminuer le nombre ?—R. Seulement par le Tout-Puissant.

Q. Est-ce que seize pilotes ne suffiraient pas, ou bien dix hommes ne pourraient-ils pas piloter tous les navires qui ont besoin de pilotes ?—R. Non, monsieur. J'ai vu dix gros navires, en même temps dans la baie, ayant besoin de pilotes.

Par M. Ellis :

Q. Le témoin s'oppose-t-il à la proposition d'ajouter au nombre des steamers dont la route est libre, et si oui, quelle sont ses objections ?—R. La raison que me fait m'y opposer, c'est qu'elle réduirait les taxes de pilotage.

Par M. Purdy :

Q. Est-ce que, dans la plupart des cas, les capitaines des goélettes faisant le cabotage ne pourraient pas les amener aussi sûrement sans pilote qu'avec un pilote ?—R. Je suis en mesure de prouver qu'ils ne le peuvent pas. Dans le cours même du présent mois quatre caboteurs se sont perdus à moins de 50 milles de Saint-Jean parce qu'ils n'avaient pas de pilote à leur bord. L'un d'eux s'est perdu en voulant essayer d'éviter les pilotes ; c'est le *Trygve*, propriété de M. Lantallum ; il a touché fond. Si le capi-

taine avait élevé son feu, de façon à ce que nous aurions pu le voir, nous serions allés à son secours.

Q. Le capitaine prétend qu'il n'a pu se procurer un pilote ?—R. Nous pouvons prouver par le deuxième lieutenant qu'il demanda au capitaine de montrer un feu, et que le capitaine répondit: "Non, nous allons essayer d'éviter les pilotes."

Q. Connaissez-vous des navires qui se soient perdus dans la baie ayant un pilote à bord ?—R. Oui; mais il n'y en a pas beaucoup, relativement au nombre de navires qui sont pilotés dans la baie de Fundy.

Q. Les quatre navires dont vous attribuez la perte au fait qu'ils n'avaient pas de pilote à bord étaient-ils sujets aux droits de pilotage ?—R. Deux l'étaient: le *Trygve* et la goélette *Isaac Burpee.*

Par M. Baird:

Q. Est-il vrai que la *Isaac Burpee* monta dans la baie et qu'aucun pilote ne la héla ?—R. Le pilote Rutherford, bateau-pilote n° 1, l'attendait et ne put la trouver.

Q. Elle ne s'est pas approchée jusqu'à l'endroit où le bateau-pilote croisait pour elle ?—R. Non, monsieur.

Par M. Merritt:

Q. Les pilotes prennent-ils des mesures pour augmenter leur nombre ?—R. Non monsieur.

M. Thomas, secrétaire de la commission de pilotage:—La commission a promis de prendre un apprenti l'année prochaine. Elle reconnaît que pour protéger la vie et la propriété, et dans les intérêts du port, les pilotes sont nécessaires. Cela prend six ans pour faire un pilote, et au bout de ce temps il y aura dix ou douze pilotes faisant partie du personnel actuel qui seront obligés de se retirer, car ils auront atteint l'âge fixé par la loi. La commission a pensé qu'elle ne ferait pas son devoir si elle ne prenait pas des mesures pour remplir les vacances.

Par M. Schofield:

Q. Quelle est la raison qui vous fait dire que le pilotage devrait être obligatoire ?—R. Nous avons donné dix années de notre vie au conseil commun, pour lesquelles on nous a promis, pour nous faire gagner notre vie, de nous donner ces droits de pilotage sur les navires de 6 pieds d'eau et plus. Nous n'avons jamais rien reçu pour notre apprentissage.

Q. Alors, vous prétendez que pour avoir servi le conseil commun de cette façon, vous avez une espèce d'hypothèque sur les opérations de ce port afin d'en gagner votre vie ?—R. Oui, monsieur; c'est pour cette raison que le pilotage devrait être obligatoire. Je prétends aussi que, pour la protection de la vie et de la propriété, le pilotage devrait être obligatoire.

Q. Alors, comment se fait-il que lorsque des navires rencontrent des pilotes dans la baie, ceux-ci font quelques fois des marchés avec eux pour les exempter, et par là mettent en danger la vie des passagers, ainsi que la propriété ?—R. Les pilotes qui font cela le font pour leur gousset. Cela se pratique dans le monde entier. C'est simplement une entente avec le capitaine. C'est le capitaine qui le veut: il attend un rabais. L'un fait de l'œil à l'autre, et ils s'en vont.

Q. Quels droits de pilotage aurait à payer un navire d'environ 150 tonneaux ?—R. A peu près $25 ou $30.

Q. Et à quoi aboutit le marché, l'entente en question ?—R. A un rabais de $5.

Q. Alors, l'armateur ou le capitaine reçoit ces $5, et le pilote n'a pas à monter à bord, mais est libre d'aller sur d'autres navires ?—R. Oui, monsieur.

Q. Si le pilote y trouve une autre chance, c'est encore un gain de $20 pour lui, grâce à ce marché, et $5 pour l'armateur ou le capitaine ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous êtes d'opinion que le pilotage devrait être obligatoire à cause de la protection qu'elle offre à la vie et à la propriété; et cependant, pour l'amour de $20 que vous rapporte cette goélette, vous la laissez courir le risque de se perdre. Est-ce juste ?—R. Je ne considère pas que ce soit juste. Cela se pratiquait beaucoup il y a quelques années, mais plus du tout maintenant.

Q. Si ces raisons de rendre le pilotage obligatoire s'appliquent aux goélettes, assurément il est nécessaire que les gros steamers qui portent tant de passagers et représentent une si grande valeur aient un pilote ?—R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous si les pilotes violent leurs règlements au sujet des steamers ?—R. Je sais que les pilotes ont violé les règlements en pilotant les steamers de la ligne Furness entre Saint-Jean et Halifax. Ils ont accepté moins que la taxe, et ils ont fait l'ouvrage.

Q. Connaissez-vous d'autres steamers au sujet desquels les pilotes aient dévié des règlements qui exigeaient qu'ils eussent des pilotes à bord ?—R. Oui, monsieur. Il est un steamer, le *Loanda*, qui vient des Antilles ici ; il touche à Yarmouth, et est sujet aux droits de pilotage. (Le témoin donne alors les détails de l'entente qui a eu lieu entre les pilotes et M. Baird au sujet du steamers *Loanda*. Il dit:)

"Nous savions qu'il y avait au parlement trois députés oppositionnistes de Saint-Jean ; ils ne pouvaient nous faire aucun bien. Ce bill nous avait pris par surprise, et décidâmes les principaux conservateurs de Saint-Jean de télégraphier à M. Baird de s'arrêter. Plus tard, je vis M. Baird et je lui fis connaître la somme d'argent que nous recevions et les dépenses que nous faisions. Il dit : 'Que diable ! je croyais que vous receviez plus que cela. Je suis disposé à vous donner moitié prix sur tous les navires de 80 à 250 tonneaux, et je suis prêt à vous payer les mêmes taxes de pilotage sur mon steamer que les bateaux de la ligne Internationale et ceux de New-York paient. Quand viendra la session, j'essaierai de faire mettre tous ces steamers sur un pied d'égalité. M. Baird dit qu'il essaierait de faire passer une loi pour que les bateaux internationaux paient la moitié des droits de pilotage. Je vis M. Troop, puis je revis M. Baird, et décidai que son bateau serait sur le même pied que ceux de la ligne Internationale, c'est-à-dire qu'il aurait sa route libre jusqu'à la session du parlement. Les pilotes en vinrent à cette décision parce qu'ils pensèrent que s'ils ne laissaient pas le bateau de M. Baird libre, ce monsieur pourrait leur faire du mal. Le bateau de Yarmouth devait être sur le même pied que les bateaux américains, si M. Baird parvenait à ne leur faire payer que la moitié des droits de pilotage. Il n'a pas été question du bateau de Digby."

Q. Vous avez fait part de ce marché à M. Troop, et il l'a approuvé ?—R. Oui, monsieur.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI.

L'enquête relative aux steamers des Antilles est reprise.

Pilote RODGERS :—Je reçus de M. Baird une lettre me donnant instruction de la présenter au capitaine en lui disant qu'il devait accepter mes services en tous temps. Je montrai cette lettre aux autres pilotes et je leur demandai de laisser aller ce bateau, car il serait un avantage pour eux, attendu que s'ils insistaient à ce qu'il payât j'aurais tout. Mais je ne voulais pas le prendre, tant que les bateaux américains seraient dégagés. Je n'approuvais pas l'arrangement ; j'y ai été entraîné par la peur. Je ne sache pas qu'un papier ait été signé par aucun des pilotes au sujet du *Loanda*.

Par M. Baird :

Q. Cet arrangement une fois conclu, le steamer a-t-il payé des droits de pilotage ? —R. Une fois ; la première fois après la convention. Je crois qu'il a fait trois voyages en tout. Il n'a pas été hélé après la première fois. Nous, les pilotes, en vînmes à la conclusion que les assureurs paieraient cher pour le fait qu'il partait sans un pilote, s'il venait à avoir des désagréments, Nous voulions dire à M. Baird que nous n'entendions pas nous mettre dans l'embarras pour lui.

Par M. Schofield :

Q. Connaissez-vous quelque changement au sujet de ce steamer depuis qu'il a passé des mains de M. Baird entre celles de ma compagnie ?—R. Je sais que moi et les autres pilotes en sommes venus à la conclusion que vous n'étiez pas membre de la Chambre des Communes ; nous voulions que le bateau nous payât des droits de péage jusqu'à ce que le gouvernement l'en exemptât.

Q. Pensez-vous qu'il soit juste que les steamers paient, en droits de pilotage, de 30 à 40 pour 100 de plus que les voiliers ?—R. Oui, monsieur, c'est mon avis.

Q. Pourquoi ?—R. Je suis un des trois pilotes qui, il y a quelques années, se rendirent à la douane, relevèrent sur les registres trois goélettes, trois brigantins et trois barges, trois bâtiments de toutes classes, et portèrent ce relevé à M. Thomas S. Adams. Après en avoir pris connaissance, il en vint à la conclusion que les steamers avaient emporté environ 40 pour 100 de cargaison de plus que les voiliers, pour la même quantité de tonnage. Pour parer à ce désavantage, nous demandâmes que les steamers payassent plus que les voiliers. Il y a des steamers qui emportent dix mille lots de planches et qui ne tirent que 21 pieds d'eau, tandis qu'un trois-mâts-barque de mille tonneaux, avec le même poids, calerait à 23 pieds.

Q. Etes-vous d'opinion que les navires devraient payer des droits de pilotage suivant la cargaison qu'ils portent ?—R. Oui, monsieur.

Q. En ce qui concerne la manœuvre, est-elle plus facile sur un steamer que sur un voilier ? Le pilote ne travaille-t-il pas plus vite et plus sûrement sur un steamer ?—R. Oui, monsieur ; je crois qu'il manœuvre plus vite et plus à l'aise sur un steamer, mais je ne puis rien dire quant à la sûreté. Je crois que le voilier est aussi sûr que le steamer.

Q. Pour ce qui est des pilotes qui vont à Boston, Halifax et ailleurs chercher des navires qu'ils amènent à ce port, pensez-vous que les armateurs ou les capitaines devraient les choisir ?—R. Je ne suis pas de cet avis, parce que nous passons tous par le même examen, tous nous sommes du métier et sur un pied d'égalité, en sorte qu'il ne devrait pas y avoir de choix parmi nous.

Q. Ne serait-il pas à l'avantage du capitaine d'avoir un pilote qui connaisse bien la côte ?—R. Oui.

Q. Est-ce que tous les pilotes connaissent également bien la côte ?—R. Pour aller à Boston ou à New-York, il nous faut un permis de la commission.

Q. Pour des navires qui, comme ceux de la ligne Furness, viennent ici tous les quinze jours, ne serait-il pas plus avantageux d'avoir un seul pilote pour toute la route, plutôt que d'en avoir un d'abord et un autre ensuite ?—R. Je ne vois pas qu'un pilote puisse faire leur affaire mieux qu'un autre. Le capitaine possède toutes les connaissances nécessaires pour arriver jusqu'à la Baie de Fundy, et tout pilote doit être en état de le piloter dans la baie.

Q. Ne pensez-vous pas que les steamers de la ligne Furness, qui viennent si souvent ici, devraient être exempts des droits de pilotage ?—R. Je suis d'opinion que les steamers de la ligne Furness ne devraient pas payer plus de droits de pilotage que les voiliers, parce que très rarement ils font de gros chargements ici. Je crois qu'ils ne devraient pas acquitter autant de droits qu'un steamer d'aventure qui vient ici et s'en retourne avec un plein chargement de planches.

Q. Avez-vous connaissance que des steamers de la Baie de Fundy, exempts des droits de pilotage, comme ceux de l'Internationale, se soient perdus ?—R. Oui. Le *State of Maine* s'est échoué sur la pointe Lepréau, le *New-England* sur les Loups, et l'*Admiral* a fait côte à environ 45 milles en aval d'ici. Le *New-Brunswick*, à fort Chapelle, a embarqué une grosse lame, et a été défoncé. Les passagers et l'équipage voulaient le quitter, mais le maître de havre Taylor et quelques autres se trouvaient à bord ; ils prirent charge du steamer et l'entrèrent dans un havre de refuge. Le *Cumberland* s'est aussi échoué à Grand-Manan l'automne dernier. Je crois que s'il y avait eu des pilotes de Saint-Jean à bord de ces navires, les accidents dont je viens de parler n'auraient pas eu lieu.

Par M. Skinner :

Q. Ainsi, vous êtes d'opinion que l'augmentation du trafic des steamers entre ici et les Etats-Unis, et l'établissement de lignes régulières jusqu'aux Antilles et en Angleterre font diminuer les recettes des pilotes ?—R. Oui, monsieur.

Q. Les pilotes, s'appuyant sur le concours de la commission, ou autrement, voudraient en arriver à une entente avec ceux qui ont des intérêts dans la marine marchande, afin d'en arriver à fixer une échelle de prix qui contente tout le monde ?—R. Oui.

Q. Les goélettes de moins de 125 tonneaux sont-elles aujourd'hui en plus grand nombre?—R. Oui, monsieur. Le nombre des caboteurs de moins de 125 tonneaux est très grand, tandis que celui des caboteurs de moins de 250 tonneaux est très petit. Le principal but de ceux qui construisent des goélettes de moins de 125 tonneaux est d'échapper au pilotage, et le second est de leur donner moins de 100 tonneaux afin que les capitaines puissent mettre à la voile sans certificats. Les goélettes de moins de 100 tonneaux évitent aussi les droits de mouillage, et les taxes de port jusqu'à un certain point; de sorte qu'un bateau de 99 tonneaux est bien moins coûteux qu'un bâtiment de plus de 100 tonneaux.

Par M. Smith:

Q. Prétendez-vous que les bâtiments de moins de 125 tonneaux qui, en poids-mort, transportent plus que deux fois la capacité de leur tonnage, ne sont pas correctement jaugés?—R. Je dis qu'ils sont en règle lorsque c'est M. Barber qui en détermine le tonnage; mais les espaces accordés à la soute à voiles et aux coquerons sont par la suite affectés aux chargements. Nous savons tous que la goélette *Perfetta* a traversé la baie de Fundy pour se faire jauger afin d'accuser moins de 125 tonneaux.

M. Purdy.—Oui; et je l'aurais conduite à Terreneuve si j'avais pu lui faire accuser moins de 125 tonneaux.

J. Willard Smith.—Mais vous n'avez pas réussi.

M. Barber, du ministère des douanes:—"Je n'ai jamais entendu dire qu'on ait enlevé les cloisons pour affecter l'espace aux chargements. D'abord, un navire a parfaitement droit d'avoir une soute à voiles et un espace pour le coqueron de son équipage et du maître d'équipage; et si la cloison est bien faite, l'espace accordé ne doit pas être de plus de 2½ pour 100 de son tonnage brut. Si la cloison était enlevée, le navire ne pourrait pas porter plus de poids-mort. On pourrait y mettre quelques lattes, mais pas de planches. Il pourrait peut-être porter quatre ou cinq tonnes de houille de plus."

Pilote Rodgers.—D'après le tableau que Keith Barber a préparé pour moi à la douane, la goélette *Osceola*, de 124 tonneaux, portait 325 tonneaux de poids-mort, et l'*Avalon*, de 121 tonneaux, portait 283 tonnes de houille.

M. Merritt.—Je pourrais nommer nombre de navires qui portent plus que le double de leur tonnage officiel en poids-mort. Cela tend à faire construire des navires mal proportionnés, et à leur donner moins de 125 tonneaux pour éviter le pilotage. Les frais de pilotage, pour ces caboteurs de plus de 125 tonneaux, s'élèvent à $300 par année environ.

Par M. Smith:

Q. Si les navires jaugeant jusqu'à 250 tonneaux étaient exempts, cela tendrait à faire construire des navires d'une meilleure classe?—R. Oui; des navires qui pourraient faire le commerce des Antilles et du sud en hiver, au lieu de désarmer comme ces navires de 125 tonneaux ont à le faire.

M. Schofield.—"A propos de l'injustice des taxes de pilotage qui sont appliquées aux navires de dimensions moindres suivant leur tirant d'eau, nous sommes d'opinion que, mettant en comparaison un certain nombre de navires de grandes dimensions, tels que trois-mâts-barques et steamers avec un nombre de goélettes, et leur appliquant à tous les mêmes règlements de pilotage, les steamers paient 4½ centins par tonne de leur tonnage net, les trois-mâts-barques, 4 centins, les brigantins, 10¼ centins, et les goélettes de 124 à 290 tonneaux, 18 centins. Ceci démontre que plus le navire est gros plus les taxes sont en sa faveur. En outre, les goélettes font tant de voyages de plus que les navires de plus grandes dimensions que les taxes de pilotage leur sont d'autant plus onéreuses."

Par M. Purdy:

Q. Vous pensez que les navires jaugés en dehors de Saint-Jean sont mal jaugés?—R. Oui, je crois que l'*Osceola* a été mal jaugé.

M. Purdy.—Le même homme qui a jaugé l'*Osceola* a jaugé le *Perfetta*, et bien que ce dernier ait à peu près les mêmes dimensions, il n'a pas été mis dans la classe des navires de moins de 125 tonneaux.

M. J. W. SMITH explique que la différence dans le jaugeage des navires est due à la différence des remises faites pour déductions à Windsor et à Saint-Jean avant que ceux qui ont fait les jaugeages eurent reçu avis du changement qui avait été opéré à cet égard par le conseil de commerce.

M. SKINNER.—Pensez-vous que si le pilotage obligatoire était aboli, on pourrait conserver un personnel de pilotes suffisant pour les besoins des navires étrangers qui viennent dans le port.

J. W. SMITH.—Oui, je le crois.

Q. Avez-vous un remède à proposer pour faire vivre ces hommes ?—R. Je suis fortement opposé à la loi qui exempte les steamers faisant le service entre ici et Boston et New-York ; je ne vois pas l'équité d'une loi qui exempte ces steamers et impose des droits à des goélettes et à d'autres navires anglais faisant le même trafic avec le port. Je suis d'opinion que les pilotes qui ne peuvent pas vivre avec leur métier pourraient se livrer à d'autres occupations qui leur rapporteraient autant que ce qu'ils gagnent maintenant. Je ne vois pas pourquoi on nous forcerait à payer pour des services dont nous n'avons pas besoin. Enlevez le pilotage obligatoire, et les pilotes seront toujours au poste quand nous aurons besoin d'eux. J'ai neuf navires, et en dix ans mes capitaines n'ont jamais subi d'accident en entrant dans le port de Saint-Jean, et ils n'ont jamais pris de pilotes.

LE SOUS-MINISTRE.—Recommanderiez-vous que le privilège d'exemption du pilotage fût enlevé aux navires de la côte, et que les goélettes jaugeant jusqu'à 250 tonneaux fussent exemptes ?

J. W. SMITH.—Oui, monsieur.

Ajourné à 10.30, vendredi.

---

30 JANVIER 1891.

L'enqu'ête est reprise le 30 janvier 1891 sous la présidence M. SMITH, sous-ministre de la marine.

Le sous-ministre demande : Etes-vous d'opinion que si les navires jaugeant jusqu'à 250 tonneaux étaient exemptés du pilotage, cela assurerait la construction d'une meilleure classe de navires ?

J. W. SMITH.—Assurément. Je construis deux navires en ce moment, et si je savais que le projet dont on parle serait adopté, j'augmenterais de suite leurs dimensions.

LE SOUS-MINISTRE.—Le bill McKinley a-t-il augmenté les affaires de ce port avec le marché américain ?

J. W. SMITH.—Pas du tout. Le marché de bois des Etats-Unis a été excessivement languissant depuis, et les affaires ont diminué au lieu d'augmenter.

M. SKINNER.—A Boston un navire tirant 7 pieds d'eau paierait $1.65 par pied et un tirant 25 pieds paierait $5 par pied, en sorte que la taxe y est plus faible sur les navires plus petits. Comment cela ferait-il ici ?

J. W. SMITH.—Cela ferait beaucoup mieux que le mode actuel. A Saint-Jean la taxe est aujourd'hui trois fois aussi élevée qu'à Halifax. Ici les droits de pilotage sur un navire variant de 125 à 200 tonneaux serait de $40 pour entrer et sortir; à Halifax, le même navire paierait $8 pour entrer et $5 pour sortir, en tout $13.

M. SKINNER.—Les messieurs Rourke, de Saint-Martin, construisent actuellement un navire de 135 tonneaux, et Ingram et McKean en construisent un de 250 tonneaux ; ainsi donc on ne construit pas toujours des goélettes de moins de 125 tonneaux.

M. PURDY.—J'ai une part dans le navire que les Rourke construisent, et ces messieurs sont engagés par cautionnement de $500 à construire au-dessous de 125 tonneaux.

Pilote HENRY SPEARS, interrogé.—Je suis d'avis que le mode de pilotage devrait rester tel qu'il est. Je ne crois pas que les navires tirant jusqu'à 250 tonneaux devraient en être exempts. Je ne pense pas que cela contribuerait à faire construire une meilleure classe de navires. Je ne pense pas non plus qu'il y a trop de pilotes; seize ne suffiraient pas, car j'ai déjà vu sept ou huit goélettes et trois ou quatre brigantins arriver en même temps dans le port. Je recommanderais qu'il y eût 30

pilotes; actuellement il y en a 31. L'année dernière, j'ai fait, pour ma part, entre $600 et $700 avec le pilotage. Nous nous mettons quatre par bateau, et tous les mois ou deux mois nous partageons ce que nous avons fait ensemble. Quelques bateaux sont dehors pendant que d'autres sont à se faire réparer ou nettoyer.

Par le sous-ministre :

Q. Etes-vous employé la moitié de votre temps ?—R. Oui ; je suis presque tout le temps dehors avec mon bateau.

Q. Quelle est votre opinion au sujet des steamers ?—R. Je pense qu'ils devraient payer une licence annuelle aux pilotes.

Q. Pensez-vous que les caboteurs sont plus taxés pour le pilotage que les autres navires ?—R. Je pense qu'ils le sont un peu trop.

Q. Pensez-vous que si les navires américains étaient obligés de payer des droits de pilotage, cela les ferait employer des pilotes de Saint-Jean au lieu de pilotes américains ?—R. Je crois que ce serait le résultat. Je voudrais que les navires de 80 tonneaux et plus payassent moins de droits de pilotage, suivant leur tirant d'eau.

Q. Favoriseriez-vous le mode de faire payer d'après le tonnage ?—R. Oui, s'il devait produire la même somme brute de pilotage. Je crois aussi que le pilotage devrait continuer à être obligatoire. S'il ne l'était pas, je ne resterais pas 24 heures dans le métier ; je ne pourrais espérer de devenir patron d'un navire. Je pratique le pilotage depuis l'âge de douze ans, et mon père le pratiquait avant moi.

Par M. Schofield :

Q. Vous dites que l'entretien d'un bateau-pilote coûte $1,000 par année ?—R. Oui, mon bateau coûte cela. Cette somme couvre les frais de réparations, les gages et autres déboursés. Il nous faut engager deux hommes et les nourrir à bord depuis le milieu de février jusque vers Noël. Les gages seuls coûtent près de $300 par année.

Q. Quelle est la somme la plus élevée qu'un homme puisse gagner pour une année de pilotage ?—R. Environ $1,200.

Q. On me dit qu'un certain pilote a fait jusqu'à $1,800 ?—R. Cette somme a été portée à son nom, mais il ne l'a pas toute reçue ; il a dû la partager avec un autre.

Q. Quelle est votre opinion au sujet des steamers ?—R. Je suis d'avis qu'ils devraient payer plus que les voiliers—qu'ils devraient être taxés d'après le chargement qu'ils prennent. Un steamer de 1,200 tonneaux tire 12 pieds d'eau, et un trois-mâts norvégien en tire autant ; mais le steamer prend deux fois plus de chargement que le trois-mâts. Le trois-mâts devra probablement faire trois ou quatre transports et ses droits de pilotage s'élèveront à environ $100, tandis que le steamer ne paiera que $60 à peu près. Voilà pourquoi je dis que les steamers devraient payer plus de droits de pilotage.

Par M. Schofield :

Q. N'est-ce pas un fait que le pilote travaille mieux sur un steamer que sur un voilier ?—R. Oui.

Par M. Purdy :

Q. N'êtes-vous pas d'opinion que la moitié des pilotes suffiront pour le service du port ?

Pilote RUTHERFORD.—Oui.

Par M. Schofield :

Q. Il y a ici ce qu'on appelle le système de chacun son tour, c'est-à-dire que quand des pilotes sont appelés hors du port pour y amener un navire, demande doit être faite aux commissaires qui envoient les pilotes à tour de rôle. Trouvez-vous ce système bien juste, et ne pensez-vous pas que les capitaines ou armateurs devraient avoir le droit de choisir leurs pilotes ?

Pilote RUTHERFORD.—Je ne pense pas ce système bon. Je suis d'opinion que les commissaires devraient choisir.

Ici, M. J. U. THOMAS se lève et dit : " Je voudrais donner quelques renseignements au sujet des recettes des pilotes. Les bateaux-pilotes n° 1 et n° 2 font plus que les autres. De tous les pilotes, dix environ ont réalisé $800 ou $900 l'année

dernière. Un ou deux seulement feraient plus que cela. Je crois que l'augmentation des exportations de glace a augmenté les recettes l'année dernière.

Par M. Schofield :

Q. Les assemblées des commissaires sont-elles particulières, ou bien y admet-on les membres de la presse ?—R. Les personnes qui ont eu des questions à porter devant la commission ont toujours été averties du temps des assemblées. Ces dernières n'ont jamais été annoncées.

Q. Un papier n'a-t-il pas été signé par des pilotes au sujet d'une convention conclue avec le *Loanda* ?—R. Deux ou trois des pilotes ont signé un papier.

Par M. Merritt :

Q. Comment ce steamer a-t-il pu recevoir son congé de la douane ?—R. Par un ordre de moi à l'effet qu'il avait acquitté ses droits de pilotage.

Q. Avez-vous signé un tel ordre ?—R. Certainement.

Q. Cela a-t-il été fait avec la participation de la commission ?—R. Je ne sais si c'est avec ou sans sa participation.

(M. Thomas est secrétaire de la commission des pilotes.)

Ici se termine l'interrogatoire des pilotes. On procède alors à celui des représentants des intérêts maritimes.

Le capitaine WILLIAM HAMLIN est le premier interrogé. Il dit : Je suis capitaine de navire maritime, et depuis trente ans je fais le cabotage avec des goélettes de 90 à 160 tonneaux. Présentement je commande un bâtiment d'environ 124 tonneaux. Je fais le cabotage entre ce port et New-York ainsi que d'autres ports de l'ouest. Les quatre derniers bâtiments que j'ai construits avaient à peu près ce tonnage, à cause de la loi de pilotage. Ces bâtiments ne sont pas propre au commerce du sud ou des Antilles, et nous en construirions de plus gros n'était la loi de pilotage. Je n'emploie jamais un pilote de Saint-Jean, parce que je considère que ce n'est pas nécessaire. Je n'ai fait côte qu'une seule fois ; il y a de cela 25 ans, mais je n'ai pas perdu le navire. Je n'ai jamais, de ma vie, perdu un navire.

Q. Croiriez-vous que ce serait un abus si la loi était modifiée de façon à rendre le pilotage obligatoire pour les navires de 80 tonneaux ?—R. Cela me chasserait du pays ; je suis déjà sur le point de m'en aller. Nos meilleurs marins obtiennent des certificats des Etats-Unis et conduisent des navires américains : résultat de ce système de pilotage. Je suis d'avis qu'un homme ne doit pas être forcé de payer pour des services dont il n'a pas besoin.

Q. Quel effet cela aurait-il, pensez-vous, si la loi exemptait du pilotage les navires de 250 tonneaux ?—R. Nous aurions une meilleure classe de navires pour le cabotage. Je considère que la loi actuelle concernant le cabotage fait beaucoup de tort au port de Saint-Jean. Si elle était modifiée dans le sens indiqué, il se construirait bientôt un grand nombre de plus gros navires, et le tonnage de notre port serait beaucoup augmenté, au lieu que maintenant le service se fait par des bâtiments américains. Les gros navires sont aujourd'hui beaucoup plus en demande qu'il y a cinq ans.

Par le sous-ministre :

Q. Pensez-vous que les Américains ont marché de pair avec les Canadiens en établissant, sur la côte, des feux et des signaux de brume ?—R. Je crois que oui. Tous leurs signaux, sur la côte, sont aussi bons que les nôtres. Il a été fait bien des améliorations sur nos côtes depuis la Confédération, et le besoin s'en faisait vivement sentir ; mais les Américains en ont fait autant de leur côté. Aujourd'hui nos côtes et les leurs sont bien balisées, et il nous est maintenant beaucoup plus facile de piloter qu'il y a quelques années. La nécessité d'avoir des pilotes est bien moins grande maintenant qu'elle l'était alors.

Par M. Purdy :

Q. Pensez-vous que ces caboteurs de 124 tonneaux à quille peu profonde dureront autant que des navires plus profonds ?—R. Non. Ces caboteurs transportent des chargements de pont si lourds qu'ils fatiguent ; s'ils avaient des chargements

plus considérables au-dessous du pont, ils pourraient les transporter mieux et plus à l'aise. Le principal chargement que ces navires prennent dans notre port est le bois de service, et pour la plupart ils sont construits pour ce trafic.

Par M. Merritt :

Q. Ces navires à quille peu profonde sont-ils faits pour le commerce des Antilles ? —R. Je ne le crois pas ; je préférerais pour ce trafic des navires plus profonds.

Par M. Schofield :

Q. A votre avis, les capitaines de navires de 80 à 125 tonneaux peuvent-ils conduire ces bâtiments sans pilotes ?—R. Ils le sont tous, suivant moi.

Q. Vous ne pensez pas que, pour protéger la vie et la propriété, il soit nécessaire d'employer des pilotes sur des navires de 80 à 125 tonneaux ?—R. Non, pas du tout.

Q. Les propriétaires de goélettes de 125 à 250 tonneaux demandent qu'elles soient exemptes des droits de pilotage auxquels elles sont aujourd'hui soumises. Pensez-vous que les capitaines de ces navires sont capables de les conduire sans l'aide de pilotes ?—R. Je le crois.

Ajourné jusqu'à 2.30 heures.

Le capitaine Hamlin rappelé.

Par M. Purdy :

Q. Conduisez-vous votre navire vous-même ?—R. J'ai toujours conduit mes navires moi-même.

Q. Les faites-vous assurer ?—R. Je n'ai jamais de ma vie, fait assurer un navire.

Q. Employez-vous quelques fois un pilote ?—R. Jamais. J'ai plus de confiance en mon navire conduit par moi que s'il était entre les mains d'un pilote.

Par le pilote Rodgers :

Q. Pouvez-vous naviguer votre bâtiment à meilleur marché si vous transportez les deux tiers du chargement sur le pont ?—R. Il m'en coûte davantage pour mettre le chargement hors de cale ; mais je n'ai jamais navigué un bâtiment très profond.

Le capitaine William B. McLean est interrogé.

Je suis capitaine de navire maritime, et depuis 23 ans à peu près, je fais le cabotage de Saint-Jean. Durant tout cet espace de temps je ne suis resté chez moi que deux ou trois ans. Aujourd'hui, je conduis un bâtiment de 120 tonneaux. Je n'emploie pas de pilote ici.

Par M. Baird :

Q. Vous rappelez-vous les règlements de pilotage qui ont cours dans l'ouest. Le pilotage est-il obligatoire dans le Massachusetts ?—R. Non.

Q. Dans New-York ?—R. Oui.

Q. Que transportez-vous principalement ?—R. Du bois de service.

Q. Combien de voyages faites-vous en une saison ?—R. Cette année j'en ai fait huit, et l'année dernière neuf.

Q. Employez-vous jamais un pilote ?—R. Non, je m'en passe toujours. Je n'ai jamais éprouvé d'accident grave dans la baie de Fundy. Une fois je me suis échoué en dehors de la baie, en allant dans le havre de Moosepeck, Maine ; mais cet accident fut dû à ma négligence plus qu'à toute autre cause.

Q. Quelle est votre opinion sur la question de savoir si les navires de plus de 125 tonneaux et jusqu'à 250 devraient être exempts du pilotage ?—R. Eh bien, ceux qui conduisent des bâtiments de 125 tonneaux peuvent tout aussi bien en conduire de 250. Ce ne serait pas pour la sûreté du navire que les pilotes seraient nécessaires. Un pilote a dit ici que nous pouvons conduire nos navires seulement lorsque le temps est beau. Nous les conduisons par tous les temps.

Q. Est-ce que la question du pilotage vous empêcherait de conduire des navires plus gros ?—R. Oui, monsieur. J'emploie des navires de cette classe pour échapper au pilotage obligatoire. Je voulais en construire un autre, mais j'ai entendu pour voir si l'on ferait quelque chose avec la loi de pilotage. Je ne trouve pas que les

bâtiments de cette classe soient bien faits pour le commerce du sud ; ils sont trop petits.

Q. Pensez-vous que les présents règlements de pilotage sont la cause qu'il ne se construit pas de plus gros navires ?—R. Oui, je le pense.

Q. Faites-vous assurer votre navire ?—R. Non, monsieur ; je cours le risque.

Par M. Skinner :

Q. Quelle serait la différence dans le taux des droits de pilotage sur un navire de 130 tonneaux et sur un autre de 230. Quel plus grand tirant d'eau ces 100 tonneaux de plus produisent-ils ?—R. Cela dépend beaucoup de la manière dont le navire est construit ; environ 3 pieds, chargé.

Q. Ne croyez-vous pas qu'il devrait y avoir un corps de pilotes pour le commerce de ce port ?—R. Je crois qu'il devrait y avoir des pilotes pour les étrangers.

Q. Si le cabotage devenait absolument libre, les droits de pilotage n'existeraient que sur les transatlantiques ?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que le déchargement de votre navire vous coûte meilleur marché lorsque ce dernier est plus chargé sur le pont ?—R. Oui.

Q. Est-ce qu'on ne devrait pas, pour cette raison, s'appliquer à construire des navires peu profonds ?—R. Non, pas autant que ceux-ci le sont. La différence dans la cargaison de retour d'un navire plus profond, et le fait qu'il pourrait entreprendre le commerce du sud, fait plus que compenser le gain produit par le déchargement des navires d'une profondeur de cale encore plus limitée.

Q. Si vous remontiez la baie avec le vent à l'est, par un temps assez rude, ne préféreriez-vous pas avoir un pilote à votre bord ?—R. Je ne confierais pas mon navire aux mains d'un pilote. Je n'ai rien à dire contre les pilotes, mais je préférerais payer les droits, et piloter moi-même mon navire. Un pilote a dit que nous pourrions naviguer dans la baie par un beau jour et avec un bon vent. Nous conduisons nos navires dans la baie et dans le port par tous les temps.

Le capitaine HAMLIN rappelé.

Par M. Skinner :

Q. Pensez-vous que si les pilotes abandonnaient leur métier, ils trouveraient à se faire employer en qualité de capitaines ?—R. Je ne puis répondre à cette question. Il faut avoir fait un cours d'études spéciales et avoir une certaine expérience pour être capitaine.

Q. Sous le régime du pilotage obligatoire, si vous êtes hélé par un pilote, que faites-vous ?—R. J'acquitte les droits et je me passe du pilote. Je ne voudrais pas courir le risque de confier mon navire aux mains d'un étranger. Pour rien au monde je ne voudrais avoir un pilote dans la baie de Fundy.

Q. Cela peut être très bien pour des hommes comme vous et le capitaine McLean qui ont vingt-cinq ou trente ans d'expérience. Mais auriez-vous pu en dire autant un an ou deux après avoir commencé votre carrière de capitaine ?—R. Absolument.

Q. Aviez-vous alors la même confiance que vous avez maintenant ?—R. Non, pas du tout ; mais je n'ai jamais pris un pilote.

Q. Avec l'expérience que vous avez, pensez-vous que les capitaines des caboteurs en connaissent assez pour naviguer dans la baie de Fundy sans l'aide d'un pilote ?—R. Oui. En général, les capitaines des bâtiments qui font le cabotage ont passé par le service de lieutenants, et le plus souvent ils ont une part dans la propriété des navires.

Q. Quelle opinion votre expérience vous a-t-elle permis de vous former au sujet du déchargement des navires à cale profonde et peu profonde ?—R. J'en suis arrivé à croire que plus un navire est profond, plus son déchargement est coûteux.

Par J. W. Smith :

Q. Ne croyez-vous pas, avec toute votre expérience, que la différence de la cargaison de retour d'un navire plus profond ferait plus que contrebalancer les frais supplémentaires de déchargement ?—R. Oui, beaucoup plus.

Par M. Skinner :

Q. Connaissez-vous bien la plupart des capitaines qui font le cabotage ?—R. Oui.

Q. Les armateurs sont-ils bien particuliers dans le choix de leurs capitaines? —R. Oui.

Q. Est-ce qu'il y a eu des pertes remarquables par le fait que des jeunes gens ont été mis au poste de capitaine ?—R. Pas que je sache. Les jeunes commencent par faire le service de coqs ou de matelots, puis ils passent lieutenants et arrivent capitaines. Parvenus à ce grade, on leur confie d'abord un petit bâtiment, puis un gros.

Interrogé, le capitaine WILLIAM HOGAN dit :

Pendant 21 ans j'ai été capitaine de navire maritime. J'ait fait le cabotage et le trafic avec l'Amérique du Sud et les Antilles. J'ai monté des navires qui étaient sujets au pilotage sur les côtes. Généralement, j'ai dit aux pilotes de venir à bord lorsque j'avais à les payer; je ne les ai jamais pris pour m'aider. Je ne tenais pas à les payer pour rien.

Par M. Baird :

Q. Est-ce que ces petits bâtiments sont faits pour le commerce du sud ?—R. Je parle d'expérience : ils ne le sont point. Ils sont trop petits et ont une profondeur de cale trop limitée. On m'a offert d'en conduire un de 124 tonneaux aux Antilles, et j'ai préféré rester à la maison, perdre cette aubaine ; pourtant, c'était une goélette toute fraîche sortie des chantiers.

Q. Vous sentez-vous bien sûr, dans tous les temps, lorsque vous entrez votre bâtiment dans ce port?—R. Oui.

Par M. Skinner :

Q. Avez-vous jamais accepté les services d'un pilote ?—R. Oui, lorsque le pilotage était obligatoire. Cet homme (Rodgers) m'a hélé à l'île. Je lui répondis que oui, le fis monter à bord, et pris un remorqueur et le remorquai. Je suis entré sans avoir été hélé.

Q. Quelle expérience un pilote devrait avoir, suivant vous, pour piloter un navire dans la baie de Fundy et dans le port de Saint-Jean ?—R. S'il est assez intelligent, il devrait en apprendre assez dans un an. Les caboteurs devraient être exempts du pilotage. Je puis piloter un navire dans le port de Saint-Jean tout aussi bien qu'un pilote. J'ai acquis assez d'expérience dans de petits navires avant de monter sur un grand.

Par M. Schofield :

Q. Connaissez-vous quelque chose de cet achat de pilotes ?—R. Oui. J'ai été hélé en dehors de l'île Briar au moment où je sortais. Le pilote levait la main, et je savais ce que cela voulait dire. Lorsque je payai les droits de pilotage, on me remit $5. Je pense avoir ainsi reçu de l'argent de pilote dix ou quinze fois. J'ai navigué dix ou quinze ans sujet au pilotage. Lorsque les pilotes et les capitaines se connaissent, ils peuvent toujours faire un petit marché.

Q. Est-ce le pilote ou le capitaine qui suggère ce marché ?—R. C'est le pilote.

Q. Gardez-vous l'argent qu'on vous remet, ou le donnez-vous au propriétaire du navire ?—R. Je reçois l'argent moi-même, et si je fais le travail je considère que cet argent m'appartient, et j'ai toujours gardé les $5 qu'on m'a remises.

Le capitaine PHILLIP FERGUSON, interrogé, dit :

Pendant les sept dernières années, j'ai fait le commerce avec les Antilles en qualité de capitaine.

Q. Quelle est votre opinion sur cette affaire de pilotage ?—R. Je pense que le service de pilotage de Saint-Jean est à peu près aussi bon que celui des autres pays, et j'ai toujours été bien aise de prendre un pilote pour entrer dans la baie de Fundy. J'ai navigué sur des bâtiments de 500 à 1,500 tonneaux. Même sur des navires auxquels j'étais le plus habitué, j'ai toujours pris un pilote quand j'ai pu en avoir. Je ne connais rien du cabotage. Je crois le pilotage obligatoire préférable au pilotage facultatif, car avec le pilotage obligatoire on est toujours certain de trouver des pilotes pour entrer dans la baie. Les pilotes auraient bien de la misère à vivre si le pilotage

n'était pas obligatoire. Si le pilotage était facultatif, si le temps était beau et si je connaissais bien la localité, je me passerais de pilote.

Q. Alors vous en venez à dire que les pilotes ne seraient employés que quand le temps n'est pas beau ?—R. C'est cela.

Q. Cela démoraliserait tout le service ?—R. Je crois que oui. Vous trouveriez plus de pêcheurs que de pilotes.

Q. Pensez-vous que tous les caboteurs ont besoin d'un pilote ?—R. Je ne pense pas qu'on ait besoin d'un pilote lorsqu'on connaît bien la côte. Vous trouverez beaucoup de capitaines de caboteurs possédant plus de connaissance que plusieurs des soi-disant pilotes.

Q. Alors vous pensez que les petits navires ne devraient pas payer des droits de pilotage quand ils n'ont pas besoin de pilotes ?—R. Le pilote doit gagner sa vie, et si vous retranchez les droits qui existent sur les petits navires et qui lui font des recettes vous devez les augmenter sur les gros navires. Si j'avais une goélette et que je la ferais naviguer entre ici et New-York, je tâcherais d'éviter le pilotage—c'est-à-dire si je connaissais suffisamment la côte pour me passer de pilote.

Par M. Schofield :

Q. Vous avez dit qu'il vous était quelquefois arrivé de ne pas trouver un pilote dans la baie ?—R. Une seule fois je suis entré dans la baie sans pouvoir trouver un pilote; il ventait très fort et la mer était grosse. L'Ile aux Perdrix était en vue lorsque j'obtins un pilote.

Par M. Skinner :

Q. Les connaissances qu'un pilote acquiert dans la pratique de son métier peuvent-elles lui servir à devenir capitaine de navire ?—R. Elles peuvent lui servir pour manœuvrer sur un navire, mais ce n'est pas l'expérience qu'il faut pour devenir capitaine. Le monde est ouvert aux capitaines de navires, mais le pilote est restreint à ses connaissances locales.

Q. Ces pilotes ne pourraient-ils pas devenir lieutenants d'un caboteur ?—R. Non, pas sans un brevet de lieutenant.

Q. Prenez un homme de 50 ans; pourrait-il passer du pilotage à la manœuvre d'un navire ?—R. Je ne le pense pas.

Par J. W. Smith ;

Q. Mais s'il était jeune, lui serait-il difficile de devenir lieutenant ?—R. Non, s'il était assez intelligent. Au Cap-Breton et ailleurs vous trouverez une foule de capitaines et de lieutenants qui sont d'anciens pilotes.

M. Baird, M.P., qui conduit l'enquête, ou qui représente les intérêts de la navigation maritime dans la conduite de l'enquête, dit qu'on vient d'entendre trois hommes dont l'honorabilité et l'intégrité sont reconnues, et la manière dont ils ont parlé fait voir qu'ils ne sont pas prévenus contre les pilotes. Les armateurs n'ont pas jugé que les intérêts des pilotes devaient être mis de côté, et ils ont voulu que cette question fût résolue d'une manière juste pour les deux parties. Les armateurs et ceux qui ont des intérêts dans les navires ont été heureux de voir que le gouvernement avait envoyé pour instituer cette enquête un homme dans l'impartialité duquel ils ont la plus grande confiance. On pourrait appeler des centaines de témoins en faveur des intérêts de la navigation maritime, et ils diraient tous la même chose comme ce que nous venons d'entendre; en sorte qu'il serait aussi bon que quelques-uns vous donneraient leurs noms et vous diraient s'ils partagent l'opinion des témoins déjà entendus.

M. S. Schofield, agent de la ligne Furness, est ensuite appelé et interrogé.

Par le sous-ministre :

Q. Etes-vous contre le pilotage obligatoire en ce qui regarde le cabotage ?—R. Oui, certainement. Je suis en faveur du pilotage non obligatoire pour toutes choses. Je pense que le système pourrait être remodelé de façon à donner un emploi suffisamment rémunérateur à un nombre raisonnable de pilotes, mais non pas à 31. Je suis convaincu que vingt pilotes suffiraient, peut-être même quinze. Je ne suis

pas d'avis qu'on admette un système qui annihilerait les pilotes. Je ne pense pas qu'un système volontaire aurait ce résultat. Il est une foule de localités, dans le monde, où le pilotage est facultatif ; là il y a toujours des pilotes disponibles, en sorte que les capitaines peuvent en prendre ou n'en pas prendre, à leur choix. Je crois que la loi pourrait régler la chose.

M. J. Willard Smith, un armateur bien connu, se lève et déclare qu'il partage en tous points l'opinion exprimée par M. Schofield.

M. Joseph Merritt, un autre armateur, fait la même déclaration. Il ajoute que, suivant lui, le propriétaire ou le capitaine d'un navire devrait être libre de choisir son pilote quand il en a besoin d'un, tout comme l'armateur est libre de choisir son capitaine. Puis il continue : " Les navires de 125 à 250 tonneaux sont précisément ceux dont on a besoin, et il ne s'en construit pas maintenant pour la raison, principalement, que le pilotage est obligatoire. Nos navires sont trop petits pour être employés en hiver au commerce avec les Antilles, et il nous faut les désarmer. Nous avons actuellement ici sept goélettes américaines de plus de 125 tonneaux ; elles sont désarmées principalement, je crois, parce qu'elles ne sont pas faites pour le commerce extérieur. Il y a aussi six goélettes britanniques également désarmées pour la même raison et parce qu'elles ne peuvent pas porter de chargements aux Antilles ; elles ont plus de 125 tonneaux. Et il y a quatre-vingt-douze goélettes britanniques de moins de 125 tonneaux, dont plusieurs ont été particulièrement construites pour porter de gros chargements de bois de service et pour éviter les règlements de pilotage. A propos de la faible rémunération des pilotes, je ne pense pas que les capitaines de la plupart de ces navires reçoivent plus de $400 par année ; ils reçoivent en moyenne $40 par mois, pour huit ou neuf mois. Je crois que si ces bâtiments qui sont désarmés étaient faits pour le commerce des Antilles, ils seraient employés pendant l'hiver, et leurs capitaines ne resteraient pas oisifs. Si le pilotage est obligatoire, les navires qui font la concurrence à d'autres navires ne doivent pas en être exempts, pas plus les steamers des Antilles que les steamers américains."

M. D. J. Purdy, armateur, se lève et dit : " J'abonde dans le même sens que M. Schofield. Je ne vois pas pourquoi les bâtiments américains échapperaient au pilotage, s'il est obligatoire. Je ne pense pas que les pilotes américains aient le droit de servir dans nos eaux. J'ai un petit bâtiment de 135 tonneaux qui paie $35 ; il est hélé dans le district extérieur ; j'en ai un autre de 245 tonneaux qui paie $45. Si le pilotage doit être obligatoire, qu'il le soit d'après le tonnage. Mon opinion est que les navires jusqu'à 250 tonneaux en fussent exempts. S'ils ont besoin d'un pilote, qu'ils le paient. Cela augmenterait la valeur des navires ici. Je crois que nous aurions une meilleure classe de navires s'ils étaient exempts de pilotage jusqu'à 250 tonneaux.

M. S. Schofield prend ensuite la parole pour donner des explications au sujet du pilotage des steamers de la ligne Furness, dont il est l'agent. Il dit :

" Depuis que le steamer *Ulunda* s'est perdu dans la baie de Fundy, M. Furness nous a écrit pour nous dire que, comme il y a apparemment plus de risques dans la baie de Fundy qu'il ne le pensait, il désirait qu'à l'avenir nous missions un pilote à bord des steamers pour toute la route entre Saint-Jean et Halifax, aller et retour. Cela entraînait une dépense considérable ; mais la seule condition qu'il y mettait, c'est que, au lieu de prendre un pilote, puis un autre, on nous permît de choisir un pilote que nous jugerions compétent, et de choisir le meilleur que nous pourrions trouver. Nous fîmes part de la demande de M. Furness aux commissaires qui s'en occupent en ce moment. Je ne suis pas précisément autorisé à dire qu'ils y ont consenti, mais je crois qu'ils vont y consentir. Toujours est-il qu'ils m'ont demandé de choisir un pilote. J'ai désigné M. Cline, le pilote qui a probablement le plus d'expérience entre Halifax et ici. Il faut qu'il les consulte au sujet des conditions financières. Quant à savoir quel effet cela aura sur les affaires de pilotage, je dois dire que les steamers qui viennent ici actuellement tirent en moyenne 16 pieds d'eau en arrivant et 16 pieds en sortant. Leur tirant d'eau augmente constamment, attendu

qu'ils apportent et emportent plus de chargements. Mais sur la base dont j'ai déjà parlé, ces steamers se trouveront à payer chacun $120 de droits de pilotage, à chaque voyage entre Halifax et ici. D'ici à douze mois, nous sommes certains d'avoir vingt steamers. Ainsi, vingt steamers à $120 chacun, formeront $2,400 que la ligne Furness paiera pour le privilège d'avoir un pilote à bord, sans compter qu'elle devra défrayer leurs dépenses d'aller et retour entre Halifax et Saint-Jean. Telle est la somme que recevra le pilote qui est choisi. Selon mon calcul, il pourra faire le service des vingt steamers, et avoir la moitée du temps à sa disposition. Il s'écoule dix-sept jours entre chaque voyage, et le service de chaque bâtiment ne prendra que huit jours. Les capitaines de ces steamers reçoivent à peu près $100 par mois, en sorte que le pilote, qui travaillera la moitié du temps seulement, recevra autant que deux des capitaines, et pour un dixième du travail seulement. Voilà les arrangements proposés au sujet du pilote Cline.

"Quand aux affaires en général, je prétends que l'administration du pilotage n'est pas bien conduite par les commissaires. Il existe plusieurs griefs dont nous pourrions parler. Je puis vous informer que non seulement on n'est pas juste, mais que des communications signées par les principaux armateurs de ce port, adressées aux commissaires et ayant trait à des affaires qui intéressent ces armateurs, ont été ignorées par les commissaires. Un monsieur m'a informé directement que l'un des commissaires lui avait dit que si les armateurs et courtiers ne leur avaient pas adressé cette communication les commissaires se seraient occupés de l'affaire, mais que par cette raison ils n'en feraient rien. Je suis d'opinion que les assemblées des commissaires devraient être publiques, afin que ce qui s'y passe soit connu du public."

M. Schofield préconise aussi l'idée de porter en permanence des bateaux-pilotes à des stations déterminées, afin qu'ils puissent être annoncés et que les gens puissent dire où les prendre. Cependant, le pilote Rodgers soutient que ce serait une impossibilité, car il y a certains vents par lesquels les bateaux-pilotes ne pourraient trouver un abri et ne pourraient sortir.

M. G. S. Parker, un armateur, dit: "Je suis d'accord avec M. Schofield et avec les autres marins qui ont parlé. Je crois que les navires ayant jusqu'à 250 tonneaux devraient être exempts du pilotage."

M. N. C. Scott, un armateur, dit: "Je partage l'avis des autres armateurs qui ont adressé la parole. J'ai des intérêts dans quelques goélettes employées au pilotage, et je trouve que c'est un grand désavantage que d'avoir à construire des bâtiments au-dessous de 125 tonneaux pour échapper au pilotage. Je ne pense pas que nous devrions être obligés de prendre un pilote quand nous n'en avons pas besoin. Je dis que le pilotage ne devrait pas être obligatoire. Je suis d'opinion qu'il y a trop de pilotes; la moitié de leur nombre actuel serait amplement suffisante."

M. J. U. Thomas, secrétaire de la commission des pilotes, prend la parole pour donner des explications au sujet de ce qu'a dit M. Schofield que la commission des pilotes avait reçu une communication l'informant que les marchands désiraient choisir leurs pilotes, mais que, par la négligence du secrétaire, les marchands n'avaient pas connu le résultat des délibérations des commissaires. Dans l'opinion de la commission, il n'était pas à désirer de retourner à l'ancien système. Je prétends que le pilotage non obligatoire serait l'annihilation des pilotes.

M. C. N. Skinner, M.P., parlant pour les pilotes, dit:

"Les pilotes prétendent,—et je dois dire qu'il y a beaucoup de vrai dans leur assertion—que si les goélettes jaugeant jusqu'à 250 tonneaux étaient exemptes de pilotage, une grande partie du commerce qui se fait aujourd'hui par des navires plus gros aurait à être fait par des navires de moins de 250 tonneaux, et que par suite ils perdraient non seulement les goélettes exemptées, comme cela paraît évident aujourd'hui, mais beaucoup plus encore: les navires jaugeant plus de 250 tonneaux qui viennent aujourd'hui dans le port n'y viendraient plus, parce que les bâtiments de 250 tonneaux feraient le commerce des Antilles et du Sud, aussi bien que le cabotage, et comme résultat les pilotes seraient tout simplement décimés. C'est pourquoi ils tiennent à établir que si le ministère de la marine décide de présenter ce projet de loi au parlement, ils désirent que toutes ces matières soient bien étudiées; et au lieu de

leur faire perdre tant de pilotage, que l'on paye d'autres navires un peu plus, c'est à-dire que les navires de plus de 250 tonneaux paient un peu plus que maintenant, et les pilotes pourront être maintenus.

M. Purdy.—Si l'augmentation de droit portait sur les steamers, est-ce que cela n'aiderait pas beaucoup ?

M. Skinner.—Il serait passablement difficile de prélever des droits de pilotage sur des steamers qui, comme ceux de la ligne Internationale, ont fréquenté Notre port depuis trente ans sans avoir à payer de ces droits.

M. Schofield.—Ce sont de navires qui rapportent de gros profits, et ils ont les moyens de payer.

M. Skinner.—Les pilotes sont d'avis que les bateaux de New-York devraient payer.

Les interrogatoires sont terminés.

M. John V. Ellis, M. P., propose alors: "Que des remerciements soient présentés au sous-ministre de la marine, M. Smith, en même temps que l'expression de l'appréciation de tous les intéressés pour la manière habile et impartiale dont il a conduit l'enquête, et puis la patience avec laquelle il a entendu les deux parties."

Cette proposition, appuyée par le pilote Rutherford, est adoptée à l'unanimité, au milieu de vifs applaudissements.

Nous, les soussignés, déclarons par la présente que nous croyons que ce qui précède est un compte rendu vrai et fidèle de l'enquête instruite par le sous-ministre de la marine à Saint-Jean, les 29 et 30 janvier 1891.

GEO. F. BAIRD,
C. N. SKINNER,
BARTHOLOMEW ROGER, *pilote.*

ANNEXE No 2.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE PILOTAGE DE MONTRÉAL.

Commission du Havre de Montréal,
Bureau du secrétaire, Montréal, 10 janvier 1881.

M. William Smith,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal constituant la commission de pilotage, le rapport suivant du district de pilotage de Montréal couvrant l'année expirée le 31 décembre dernier.

Il n'y a eu ni décès ni mise à la retraite parmi les cinquante pilotes, en 1890; par suite, aucun apprenti n'a reçu son certificat de pilote.

Le pilote Hubert A. Bellisle, ayant atteint l'âge de 55 ans, fut amené devant les commissaires, le 22 avril, et après examen, reçut un nouveau certificat pour un an.

Le relevé ci-joint fait connaître le nom, le gain, etc., de tous les pilotes pendant la dernière saison.

La somme totale des droits de pilotage qu'accuse ce relevé est provenue des services suivants :—

Britanniques.		
Navires à vapeur	$50,113 90	
Navires à voiles	2,614 37	
		$52,728 27
Etrangers.		
Navires à vapeur	$ 2,770 95	
Navires à voiles	732 63	
		$ 3,503 58
Total		$56,231 85

Il y eut, au mois de mars, un examen pour les apprentis pilotes qui avaient reçu un permis il y a cinq ans et rempli toutes les conditions préliminaires des règlements.

MM. J. B. Nadeau et Aubert Naud se sont présentés, et après avoir subi un bon examen, ils ont reçu ordre de passer une année avec des pilotes lamaneurs, faisant au moins quinze voyages, aller et retour, entre Montréal et Québec. Cet ordre a été rempli, et ils sont maintenant cinquième et sixième sur la liste pour leur brevet.

Un apprenti a été rayé de la liste, parce qu'il a passé l'âge réglementaire. Quatre jeunes gens ont reçu leur permis dans le cours de l'automne.

La liste suivante donne le nom, l'âge et la résidence de chaque apprenti pilote faisant service sous le contrôle de la commission :

N°	Nom.	Age.	Résidence.
1	Brière, Arthur	33	Portneuf.
2	Labranche, J. S.	34	do
3	Perrault, Alexis	28	Deschambault.
4	Dufresne, N. C.	30	do
5	Nadeau, J. B.	32	Lévis.
6	Naud, Aubert	36	Deschambault.
7	Bouillé, Narcisse	30	do
8	Léveillé, Joseph	27	Batiscan.
9	Sauvageau, Josephat	28	Deschambault.
10	Dussault, Napoléon	28	do
11	Perron, Sévère	32	do
12	Arcand, Barthélemy	28	Lachevrotière.
13	Bellisle, Prudent	27	Deschambault.
14	Arcand, George	26	Lachevrotière.
15	Toupin, Constant	24	Trois-Rivières.
16	Perrault, George	24	Deschambault.
17	Bélisle, Arthur	29	do
18	Bélanger, Charles	20	Lotbinière.
19	Pleau, J. E	21	Ste-Anne de la Pérade.
20	Hamelin, Théodule	16	Grondines.
21	Perrault, Anthyme	22	Deschambault.
22	Raymond, J. N	20	do

Les accidents ont été peu nombreux ; un seul d'une nature grave.

Le 12 août, une enquête fut ouverte au sujet de l'échouage du navire à vapeur espagnol *Catalan*, arrivé le 1er août pendant que ce navire était sous la direction du pilote Cyrille Bellisle et au moment où il approchait de son mouillage au quai de la Pointe du Moulin-à-Vent, dans le port de Montréal.

Après avoir entendu la preuve, les commissaires décidèrent que l'échouage était dû à un manque de soin et de diligence de la part du pilote, et condamnèrent celui-ci à $40 ; Bellisle ayant acquitté cette amende, il fut réintégré.

Le 6 août, le steamer à hélice *Lake Nepigon*, en quittant le port de Québec, aborda la barque *Isabel*, qui était amarrée à l'un des quais, et la coupa en deux.

Les commissaires, après avoir entendu les témoins des deux côtés, jugèrent que l'accident était dû au pilote Jean Arcand ; en conséquence, ce dernier fut suspendu jusqu'au 1er septembre, et de plus il perdit les recettes de ce voyage.

Plainte fut reçue de MM. Kingman, Brown et Cie, à l'effet que le 2 septembre le pilote George Dufresne était monté à bord du steamer à hélice *Coban*, à Québec, en état d'ivresse.

Le pilote fut assigné devant les commissaires qui, sa culpabilité prouvée et après mûre délibération, décidèrent de lui retirer son brevet jusqu'à ce qu'ils aient la preuve qu'il a réformé ses habitudes. A la fin de l'année, le pilote était encore sous l'effet de la suspension.

Le 14 octobre, un léger abordage eut lieu sur le lac Saint-Pierre, entre les steamers à hélice *Michigan*, qui venait de Québec, sous la conduite du pilote A. Frenette, et *Ocean King* qui, conduit par le pilote John Nault, suivait le premier.

Après avoir entendu plusieurs témoins des deux côtés, les commissaires décidèrent que les deux pilotes méritaient censure pour avoir enfreint le règlement n° 97 *A ;* tous deux furent censurés, spécialement le premier, et avertis que, en cas de récidive, les commissaires en agiraient avec eux aussi rigoureusement que la loi le leur permettrait.

L'entretien des bouées et balises par la Compagnie Sincennes et McNaughton a été fait à la satisfaction générale des commissaires.

Les pilotes et ceux qui ont des intérêts dans la marine marchande ont trouvé que les nouveaux feux flottants établis à Sainte-Croix et à la Pointe-aux-Trembles (en bas) dans le mois de septembre dernier étaient d'une grande utilité.

Au commencement de la saison, le règlement 133 *A* fut mis en vigueur pour remplacer le n° 133. Le nouveau règlement énumère onze endroits, non mentionnés dans le précédent où les navires qui montent diovent céder la route à ceux qui descendent.

Le tarif de pilotage actuellement en vigueur est le même qui a été transmis avec le rapport de 1888 et qui existe depuis 1877.

En voici un extrait :—

De Québec à Montréal, et *vice versa.*	En descendant.	En montant.
	$ cts.	$ cts.
Pilotage de navires à la remorque de steamers, pour chaque pied de tirant d'eau...	2 00	2 00
do mus par la vapeur do do ...	2 50	2 50
do sous voiles do do ...	2 80	4 20
Transfert d'un navire d'un quai à un autre dans le port de Montréal, ou du port dans le canal de Lachine.....	5 00	5 00

Voici les recettes perçues et les dépenses faites par les commissaires, constitués en commission de pilotage :—

Recettes.

Taxes de la Trinité perçues à Montréal.....	$2,642 31
do do Trois-Rivières.....	34 01
do do Sorel.....	100 55
Diverses petites contributions	22 28
Intérêt sur placements et argent en caisse.....	2,567 58
Total.....	$5,366 73

Dépenses.

Pensions à des pilotes vieux et infirmes et à des veuves de pilotes.....	$4,055 49
MM. Riddell et Common, pour audition de la caisse.....	25 00
Frais de port sur pensions remises pendant l'année.....	5 31
MM. Wulff et Cie, remise de contribution payée deux fois.....	1 85
Total	$4,087 65

Les recettes et déboursés ci-dessus étaient tenus en fidéicommis pour la caisse des pilotes vieux et infirmes, de Montréal, dont le rapport et l'état annuel vous ont été transmis le 2 janvier, certifiés par MM. Riddell et Common, comptables autorisés.

En sus, les commissaires ont reçu, par rapport aux pilotes et au pilotage, les sommes suivantes :—

Du pilote C. Bellisle, amende à lui infligée pour avoir échoué le steamer *Catalan*		$40 00
Et ils ont dépensé :—		
Pour examen d'apprentis	$85 70	
MM. Abbott, Campbell et Meredith, pour services professionnels	30 00	
MM. McLean, Kennedy et Cie, somme adjugée aux steamer *Catalan* pour dépenses pendant qu'il était échoué	40 00	
Papeterie	10 00	
Frais de l'agent et du bureau de Québec	605 00	
Frais du bailli du service d'eau, distribuant des assignations à Québec	10 00	
		$780 00

Le déficit de $740.70 a été comblé avec les recettes du havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

TABLEAU indiquant le nombre de pilotes lamaneurs sur la liste d'activité le 31 décembre 1890, pour le port de Québec et en amont de ce port, ainsi que leur âge, leur résidence, la part de gain de chacun, et s'ils ont été employés en service spécial ou à tour de rôle, etc.

N°	Nom.	Age.	Résidence.	Date du certificat.	Nombre de voyages à Montréal.		Nombre de voyages aux localités intermédiaires.		Nombre total de voyages.	Gain à Montréal.	Gain aux ports intermédiaires.	Gain total.	Observations.
					A l'entrée.	A la sortie.	A l'entrée.	A la sortie.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Bouillé, Zéphyrin	62	Deschambault	1er mars '55	12	12	...	...	24	1,361 00	.....	1,361 00	Employé par la ligne Allan.
2	Bellisle, Cyrille	63	do	15 nov. '60	10	9	3	2	24	698 76	110 44	809 20	do à tour de rôle—Amende payée le 19 août.
3	Naud, Augustin	64	Montréal	4 déc. '61	17	20	2	2	41	1,142 66	110 63	1,253 29	do par Henry Dobell et Cie.
4	Bellisle, Hubert A	65	Deschambault	23 mai '62	10	4	1	....	15	562 43	19 50	581 93	do à tour de rôle.
5	Dufresne, Athanase	57	do	2 mars '62	17	16	....	....	33	1,172 38	.....	1,172 38	do par Ross et Cie, Québec.
6	Gagnon, Pierre	63	Trois-Rivières	27 nov. '66	11	13	1	1	26	1,179 09	53 82	1,232 91	do par la ligne Allan—Membre de la commission des pilotes, 1891.
7	Naud, Onésime	50	Deschambault	16 mars '70	11	11	....	....	22	1,217 66	.....	1,217 66	do par la ligne Allan.
8	Hamelin, J. Octave	57	do	16 do '70	24	23	4	4	55	1,500 35	225 78	1,726 13	do par la Compagnie Intercoloniale des Charbonnages.
9	Chandonnet, Jos	50	Saint-Henri de Lauzon, Lévis.	2 août '70	14	16	....	....	30	1,683 12	.....	1,683 12	do par la ligne Beaver.
10	Bouillé, Louis A	51	Deschambault	1er sept. '70	10	10	....	....	20	1,133 72	.....	1,133 72	do do Allan.
11	Baudet, Prudent	49	Lotbinière	10 oct. '70	11	12	....	....	23	1,299 39	.....	1,299 39	do do Dominion—Membre de la commission des pilotes, 1890.
12	Bellisle, Elzéar	56	Deschambault	10 do '70	15	15	....	....	30	652 87	.....	652 87	Employé par la Cie de Paquebots, Québec.
13	Pleau, Joseph	53	Sainte-Anne de la Pérade	10 do '70	10	7	1	1	19	629 49	52 50	681 99	do à tour de rôle.
14	Brunet, Celestin	48	Montréal	28 fév. '72	15	20	....	....	35	1,741 36	.....	1,741 36	do par la ligne Donaldson.
15	Bellisle, Louis	45	Deschambault	28 do '72	11	12	....	....	23	1,303 30	.....	1,303 30	do par la ligne Dominion.
16	Caien, Damase	50	Portneuf	1er oct. '72	10	11	2	1	24	684 35	78 00	762 35	do par les Paqueb. "Grandholme."
17	Groleau, Ulric	43	Grondines	30 do '72	8	9	2	1	20	557 00	89 06	646 06	do à tour de rôle—Membre de la commission des pilotes, 1891.
18	Frenette, Alfred	51	Portneuf	30 do '72	11	14	....	....	25	1,260 63	.....	1,260 63	do par la ligne McLean—Sévèrement censuré le 28 octobre.
19	St. Amant, Alfred	47	Deschambault	30 do '72	16	16	4	5	41	870 63	247 81	1,118 44	do par J. et R. McLea.
20	Belanger, Philippe	52	Lotbinière	8 avril '74	10	10	3	3	26	642 16	163 69	805 85	do à tour de rôle.
21	Gagnon, Victor	52	Champlain	9 avril '74	9	11	2	1	23	694 53	86 00	780 53	Employé à tour de rôle.
22	Perrault, Narcisse	53	Deschambault	10 do '74	14	14	....	....	28	1,460 50	.....	1,460 50	Employé par la ligne Donaldson—Membre de la comm. des pilotes en 1890 ; président de la commiss. des pilotes en 1891.
23	Toupin, Trefflé	43	Lac Bouchette, lac Saint-Jean.	22 sept. '74	9	14	1	1	25	739 99	50 25	790 24	Employé à tour de rôle et sur le "Tudor Prince" pendant juillet et août.

24	Auger, Cléophas.....	44	Pointe-Lévis....	22 do '74	14	15	....	..	29	1,635 36	....	1,635 36	Employé par la ligne Beaver—Présid. de la commission des pilotes pour 1890.
25	Desjordy, François....	46	Lavaltrie.....	8 avril '75	10	4	2	2	18	443 57	88 75	532 32	Employé à tour de rôle.
26	Labranche, Ferdinand...	45	Portneuf.....	8 do '75	12	12	...	....	24	1,330 77	....	1,330 77	do par la ligne Dominion.
27	Perrault, David.....	49	Deschambault ..	9 do '75	12	12	....	...	24	1,249 97	....	1,249 97	do par la ligne Thomson et Ross.
28	Gauthier, Alexis.....	44	do ..	15 janv. '78	12	10	...	....	22	1,164 14	....	1,164 14	do par la ligne Allan.
29	Bouillé, Louis Z....	42	do ..	16 do '78	11	11	....	....	22	1,242 32	. ...	1,242 32	do par la ligne Allan—secrétaire de la comm. des pilotes, 1890.
30	Toupin, Joseph....	41	Champlain.... .	15 nov. '78	25	25	2	1	53	1,816 82	76 91	1,893 73	do par la ligne Black Diamond.
31	Gauthier, Laurent.....	41	Deschambault ..	10 déc. '79	12	13	....	....	25	1,446 53	.....	1,446 53	do do Dominion.
32	Arcand, Jean..	38	do ..	10 do '79	8	9	1	....	18	660 43	26 25	686 68	do à tour de rôle—Suspendu du 8 août au 1er de sept.
33	Nault, Delovoie.....	39	do ..	10 do '79	22	24	....	....	46	1,872 90	....	1,872 90	do par la ligne Black Diamond.
34	Gauthier, Wilbrod	39	do ..	10 do '79	11	11	....	....	22	1,196 37	....	1,196 37	do par la ligne Allan—Membre de la comm. des pilotes, 1890.
35	Mayrand, Louis.....	43	St-Anne de la Pérade..... ..	9 do '80	23	24	9	8	64	1,189 45	514 86	1,704 31	do par F. C. Henshaw.
36	Dufresne, George	42	Deschambault ..	10 do '80	9	5	....	....	14	562 87	..... .	562 87	do à tour de rôle—Suspendu du 30 septembre.
37	Arcand, Norbert..	38	Champlain.....	10 do '80	9	15	1	1	26	812 82	66 19	879 01	do à tour de rôle—Membre de la comm. des pilotes pour 1891.
38	Toupin, Uldorie.....	36	do	11 do '80	7	11	1	1	20	698 58	64 50	763 08	do à tour de rôle.
39	Bouille, Tancrède.....	37	Deschambault ..	11 do '80	11	11	....	....	22	1,103 11	.....	1,103 11	do par la ligne Hansa—Secrétaire de la commssion, 1891.
40	Arcand, Nestor..... ...	35	do ..	20 fév. '84	20	20	7	7	54	999 20	428 94	1,428 14	do par Carbray, Routh et Cie.
41	Nault, John	34	do ..	20 do '84	13	14	1	....	28	1,284 37	23 44	1,307 81	do par la ligne Thomson et Ross—Censuré le 28 octobre.
42	Dussault, Joseph.....	35	do ..	20 do '84	17	20	2	1	40	1,294 24	76 44	1,370 68	do par J. et R. McLae.
43	Groleau, Gédéon	37	Grondines.....	20 mai '87	9	6	....	....	15	655 58	....	655 58	do à tour de rôle.
44	Bellisle, Néré..	38	Deschambault ..	20 do '87	20	15	1	....	36	1,332 87	33 75	1,366 62	do par la ligne Black Diamond.
45	Perrault, Liboire.....	41	do ..	20 avril '88	10	8	3	3	24	515 69	156 25	671 94	do à tour de rôle.
46	Raymond, Wilfred	36	do ..	20 do '88	12	12	....	....	24	1,259 59	....	1,259 59	do par la ligne Thomson et Ross.
47	Hurteau, Joseph.....	30	Contrecœur ...	20 mars '89	8	12	2	3	25	599 59	133 00	732 59	do à tour de rôle.
48	Perrault, Edouard.....	39	Deschambault ..	20 do '89	11	10	2	2	25	655 73	104 50	760 23	do do
49	Bouillé, Lydoric	34	do ..	20 do '89	11	13	....	....	24	1,188 32	.....	1,188 32	do par la ligne Hansa.
50	Dussault, Honoré..... ..	38	Ste-Petronille ..	16 juillet '89	10	11	3	3	27	591 67	160 36	752 03	do à tour de rôle.
	Total.....	....	....	....	...	....	....	....	....	52,990 23	3,241 62	56,231 85	

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE
MONTRÉAL, 10 janvierr 1891.

ANNEXE No 3.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC FORMANT LA COMMISSION DE PILOTAGE, ANNÉE 1890.

(En vertu de 36 Victoria, chapitre 54.)

QUÉBEC, 2 janvier 1891.

L'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'Acte de pilotage, 36 Victoria, chapitre 54, article 4, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant des commissaires du havre de Québec constituant la commission de pilotage, pour l'année 1890.

SERVICE DES STATIONS DE PILOTAGE.

Les opérations de l'année ont commencé le 17 avril par le départ de dix pilotes à bord de la goélette-pilote n° 5.

Le 29 avril vingt-cinq pilotes partirent à bord de la goélette n° 1; le 10 mai quatre partirent par l'Intercolonial, et le 12 mai seize prirent la même voie.

La goélette n° 2 fut dépêchée le 14 mai avec seize pilotes, et les 17 et 21 du même mois trente-sept pilotes furent expédiés en bas par le chemin de fer Intercolonial.

Comme d'habitude, toutes les stations de pilotage ont été pourvues de pilotes, pendant la saison de navigation, par le chemin de fer Intercolonial et les goélettes-pilotes, et le service s'est fait à la satisfaction des commissaires.

PILOTES AGÉS.

Avant l'ouverture de la navigation, tous les pilotes âgés, au nombre de seize, qui avaient atteint l'âge de 65 ans et plus, ont été appelés devant les commissaires, en vertu de l'article 30 de l'Acte de pilotage, pour faire constater s'ils étaient en état d'être continués l'année suivante dans l'exercice de leur métier. Examen fait, tous furent trouvés aptes à rester au service, et leur brevet fut en conséquence renouvelé pour un an.

PILOTES MIS À LA RETRAITE.

Un seul pilote, Julien Dion, a été, dans le cours de l'année, porté sur la liste des pensionnaires. Ce pilote était arrivé à l'âge de 73 ans au moment de sa retraite. avait comme état de service, jusqu'à son dernier voyage (pendant lequel il a échoué le steamer à hélice *Thornholme*), quarante années de pilotage sans accidents ni plaintes; aussi, pour cette considération, bien que déclaré coupable du dernier accident, il lui fut permis de rendre son brevet, mais on ne lui imposa pas d'amende.

PROCÈS.

Sept pilotes furent traduits devant les commissaires pendant la saison de navigation—dont six sur plainte portée par des patrons de navires ou leurs agents, et un (enquête au sujet de l'accident arrivé au steamer *Oregon*) par les commissaires eux-mêmes. Dans ces causes, un pilote s'est reconnu coupable, trois ont été déclarés coupables après procès, deux ont été acquittés, et un a été renvoyé faute de preuve.

Un relevé annexé au présent rapport renferme tous les détails relatifs à la nature de la plainte et au résultat de l'enquête dans chaque cause.

APPRENTIS PILOTES.

Pas de changements en ce qui concerne les apprentis pilotes.

Bien que la liste contienne neuf noms, nous ne comptons que sept apprentis—les deux autres, vu leur longue absence, étant réputés morts. Comme il était dit dans le dernier rapport, ces sept apprentis ne peuvent être admis à subir leur examen avant que le nombre des pilotes ne soit réduit à 125 ; ainsi le veut l'article 8 de la 45e Victoria, chapitre 32.

PLAINTES CONTRE LE SERVICE DE PILOTAGE.

Deux plaintes seulement ont été portées, cette année, contre le service de pilotage. Une a été formulée par H. Fill, capitaine du steamer à hélice *Elenor*, et l'autre par Peter Duncan, patron de la barque *Annot Lyle*. Dans les deux causes, après une investigation très minutieuse, les commissaires en sont venus à la conclusion que le service de pilotage n'était pas à blâmer.

ACCIDENT DU STEAMER "OREGON."

Dans la nuit du 28 octobre, le steamer *Oregon*, en entrant dans le port et en approchant de son mouillage dans les docks Louise, toucha ou frappa un corps de résistance quelconque ; plusieurs ailes de son hélice furent brisées, et le steamer lui-même reçut assez d'avaries pour qu'on jugeât nécessaire de le placer dans le bassin de radoub afin de l'examiner et de le radouber.

Cet accident ayant été porté à leur connaissance, les commissaires donnèrent ordre à leur ingénieur d'examiner la localité en compagnie du maître de havre, et ils instruisirent le procès du pilote Bernier qui avait la direction de l'*Oregon* au moment de l'accident. Ils prirent ces mesures afin d'en arriver à connaître la cause de l'accident, car le pilote prétendait—et son assertion était corroborée par le capitaine et le premier officier—que le navire se trouvait dans le chenal lorsqu'il toucha.

Comme la saison était très avancée, l'examen n'a pu être complété ; mais les commissaires se proposent de le reprendre le printemps prochain.

CHANGEMENTS RECOMMANDÉS DANS LE MODE D'ÉCLAIRER ET DE BALISER LES ROUTES DE PILOTAGE.

A une assemblée de la commission de pilotage, qui eut lieu le 15 décembre, il fut décidé d'adresser au ministère de la marine la lettre suivante recommandant certains changements dans le mode d'éclairer et de baliser les routes de pilotage, et elle fut expédiée le 16 du même mois :—

"QUÉBEC, 16 décembre 1890."

"M. WM. SMITH,
"Sous-ministre de la marine,
"Ottawa.

"MONSIEUR,—Je reçois instruction d'accuser réception de votre lettre du 15 du mois dernier, et de vous remercier pour la copie du rapport de M. Anderson, incluse dans notre envoi.

"Les commissaires observent que M. Anderson espère réussir dans les améliorations qu'il propose de faire au phare de Bellechasse, et qu'il suggère l'établissement d'un feu tournant à l'île aux Grues. Les commissaires recommandent fortement que ce dernier changement soit fait à temps pour l'ouverture de la navigation le printemps prochain.

"Les recommandations que les commissaires ont faites au mois de décembre dernier, à l'effet que le canon de l'île Verte fût tiré toutes les 15 minutes en temps de brume—qu'on plaçât un signal de brume plus puissant sur l'île du Bic,—une bouée automatique sur le récif nord-ouest de l'île Verte,—une bouée-gaz à l'extrémité est de la Traverse, trois milles en aval du bateau-phare d'en bas, comme guide sûr pour entrer dans la Traverse par le chenal et comme guide pour aller au chenal nord et en sortir—et des feux distincts sur bouées-gaz—méritaient considération.

" Le naufrage du steamer *Canopus* sur les rochers de Percé et celui du *Thorn Holme* sur le récif de Barret imposent l'attention sur les dangers de cette localité, et les commissaires recommandent vivement qu'un bateau phare ayant feu tournant et signal de brume soit mouillé sur le récif de Barret, afin de prévenir, autant que possible, de nouveaux accidents.

" Les commissaires ont demandé, au mois de décembre dernier, qu'on établît sur l'île d'Orléans un feu qui marquât l'entrée du port de Québec ; on n'en a rien fait, et le lamentable accident arrivé au steamer *Oregon*, de la ligne Dominion, accident qui a valu des pertes énormes à la compagnie et qui a été le résultat de l'absence d'amers de nuit pour guider le steamer, démontre à l'évidence la nécessité d'un signal ; mais au lieu d'un feu sur l'île d'Orléans, les commissaires prennent la liberté de recommander qu'une bouée-gaz, avec feu tournant, soit mouillée dans 6 brasses d'eau sur le bord de la batture au large du bassin de radoub, Pointe-Lévis. Ce signal avec un feu tournant que les commissaires se proposent d'installer sur la jetée Louise, rendra impossible le retour d'accidents semblables.

" L'appareil rotatif fixé sur la bouée-gaz, chenal de l'Ile-aux-Grues, a donné tant de satisfaction que les commissaires recommandent l'importation d'un appareil semblable pour les bouées qui balisent le chenal de la Traverse et celui de la batture du Pélerin ; la commande devrait en être faite à temps pour que le changement puisse être opéré lorsque les bouées seront mises en place le printemps prochain.

" Les commissaires prient respectueusement votre ministère d'adopter les recommandations qui précèdent ; elles ont reçu l'approbation du président et des membres du bureau des pilotes maritimes, et elles sont essentielles aux intérêts de la navigation et du commerce.

" Je demeure, monsieur,
" Votre obéissant serviteur,
" JAMES WOOD,
" *Secrétaire-trésorier intérimaire.*"

DÉCÈS.

Un pilote, Narcisse Desprès, est mort dans le cours de l'année. Il était âgé de 25 ans, et avait fait le service pendant deux ans seulement.

DIRECTEURS DE LA CORPORATION DES PILOTES.

A leur assemblée annuelle tenue le 10 décembre, les pilotes ont élu comme directeurs de leur corporation pour l'année prochaine :

MM. Joseph Fortier, Laurent Godbout, Auguste Desprès, Jean-Baptiste Tremblay et Samuel Rioux.

A une réunion des directeurs nouvellement élus et qui s'est tenue le jour suivant, M. Joseph Fortier fut réélu président.

Le présent rapport renferme divers états, dont il ne parle point, et qui contiennent tous les renseignements transmis chaque année à votre ministère par les commissaires du havre en leur qualité de commissaires de pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier intérimaire.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

MARÉES et vent dans le port de Québec pendant l'année 1890, jusqu'au 17 octobre.

(D'après les notes prises par M. J. E. Bernier, ancien directeur du bassin de radoub.)

Date.	Marés et vent.	Date.	Marée et vent.
20 janv.	Plus haute marée : 30 pds sur l'indicateur.	5 juin	Plus haute marée : 27 pds 8 pcs sur l'indic.
15 do	Plus basse do 5 pds 2 pcs sur le seuil.	17 do	Plus basse do 7 pds 8 pcs sur le seuil.
	Vent—Ouest pendant 18 jours.		Vent—Ouest pendant 16 jours.
	Est do 10 do		Est do 14 do
	Nord do 0 do		Nord do 9 do
	Calme do 3 do		Calme do 1 do
21 fév.	Plus haute marée : 28 pds 9 pcs sur l'indic.	5 juill.	Plus haute marée : 27 pds 8 pcs sur l'indic.
22 do	Plus basse do 5 pds sur le seuil.	20 do	Plus basse do 8 pds sur le seuil.
	Vent—Ouest pendant 13 jours.		Vent—Ouest pendant 25 jours.
	Est do 12 do		Est do 5 do
	Nord do 0 do		Nord do 0 do
	Calme do 3 do		Calme do 1 do
23 mars	Plus haute marée : 28 pds 8 pcs sur l'indic.	31 août	Plus haute marée : 28 pds 2 pcs sur l'indic.
25 do	Plus basse do 5 pds sur le seuil.	2 do	Plus basse do 8 pds sur le seuil.
	Vent—Ouest pendant 22 jours.		Vent—Ouest pendant 19 jours.
	Est do 8 do		Est do 12 do
	Nord do 0 do		Nord do 0 do
	Calme do 1 do		Calme do 0 do
21 avril	Plus haute marée : 28 pds 8 pcs sur l'indic.	1er sept.	Plus haute marée : 27 pds 1 pc. sur l'indic.
6 do	Plus basse do 5 pds 6 pcs sur le seuil.	25 do	Plus basse do 7 pds sur le seuil.
	Vent—Ouest pendant 15 jours.		Vent—Ouest pendant 17 jours.
	Est do 8 do		Est do 14 do
	Nord do 3 do		Nord do 0 do
	Calme do 4 do		Calme do 2 do
6 mai	Plus haute marée : 28 pds sur l'indicateur.	6 oct.	Plus haute marée : 26 pds 7 pcs sur l'indic.
17 do	Plus basse do 9 pds 6 pcs sur le seuil.	15 do	Plus basse do 9 pds sur le seuil.
	Vent—Ouest pendant 11 jours.		Vent—Ouest pendant 16 jours.
	Est do 19 do		Est do 12 do
	Nord do 0 do		Nord do 0 do
	Calme do 1 do		Calme do 3 do

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1891.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

TABLEAU des procès qui ont eu lieu en 1890 devant la commission du havre de Québec, en vertu de l'acte de pilotage, 36 Victoria, chapitre 54, et 45 Victoria, chapitre 32, section 4.

Noms des pilotes traduits.	Nature des plaintes.	Date du procès.	Résultat.
Laurent Larochelle.....	Pour avoir, le 14 mai, échoué le S. *Canopus* sur le rocher Persil.	30 mai	S'avoue coupable.—Suspendu jusqu'au 1er juin 1891.
Julien Dion..... ...	Pour avoir, le 19 juillet, échoué le S. *Thorn Holme* sur Barrett Ledge.	8 et 22 août.	Déclaré coupable.—Vu qu'il a 40 ans de service sans aucune plainte, permis de rendre son brevet sans amende.
Théophile Corriveau.....	Pour avoir, le 5 août, échoué la barque *Udsire* sur le récif de l'île Rouge.	25, 26 et 27 août.	Déclaré coupable.—Suspendu pour un mois et paie ses propres frais.
Eugène Anctil.....	Pour avoir, le 19 septembre, causé un abordage entre la barge *Magnificent* et la barque *Falcon* en quittant l'endroit du chargement.	24, 25 et 30 septembre, et 2 octobre.	Déclaré coupable.—Suspendu jusq. 1er août 1891.
Joseph Plante.....	Pour avoir, le 13 septembre, échoué le S. *Barcelona* sur le récif de l'île Rouge.	29 sept	Acquitté.
Joseph Gravel	Pour avoir, le 9 novembre, abordé le S. *Dominion* en amont de l'île aux Grues.	19 nov.....	Cause retirée faute de preuve.
Camille Bernier.....	Pour avoir, le 28 octobre, fait labourer le fond au S. *Oregon* à l'embouchure de la rivière Saint-Charles.	15 et 21 novembre.	Acquitté.

Certifié,

JAS. WOODS,

Secrétaire-trésorier intérimaire

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1891.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

LISTE des apprentis pilotes exerçant sous le contrôle immédiat des commissaires de pilotage du havre de Québec, le 31 décembre 1890.

Numéro.	Noms.	Date du contrat d'apprentissage.	Observations.
1	George Dugal	11 avril 1871	Absent depuis l'automne de 1877.
2	Ernest Nolet	19 mars 1874	do do 1878.
3	Adélard Vézina	23 mai 1883	Il est stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne seront pas admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes ne soit réduit à 25, comme il est décrété par l'acte 45 Victoria, chapitre 32.
4	Jean-Baptiste Pouliot	23 do 1883	
5	Joseph Thivierge	23 do 1883	
6	Léonidas Lachance	23 do 1883	
7	Eudore Langlois	23 do 1883	
8	Herménégilde Pâquet	23 do 1883	
9	Frs.-Xav. Eustache *alias* Wm. Doiron	12 juillet 1883	

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier intérimaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1891.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, sur la liste d'activité le 31 décembre 1890; le nombre de ceux qui ont pris leur retraite, ont été rayés de la liste d'activité ou sont morts pendant l'année, le nombre de ceux qui ont été temporairement suspendus; le nombre de ceux hors d'état de faire le service; le nombre de ceux qui ont la charge des steamers fédéraux, etc., etc.

Numéro.	Noms.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages effectués.			Accidents et obvervations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Transports.	
1	Régis Ménard	75	Saint-Valier	6	7	5	
2	Joseph Pouliot	75	Saint-Jean, Orléans	6	5	4	
3	Jean Dugas	74	Québec	6	3	4	
4	Edouard Genest	72	Sainte-Pétronille, Orléans	6	5	4	
5	Joseph Dick	71	Saint-Jean, Orléans	5	5	5	
6	George Audet *dit* Lapointe	70	Garthby, Wolf	5	6	4	
7	François Dallaire	73	Saint-Laurent, Orléans	5	4	4	
8	David Bouffard	71	do	6	5	5	
9	Antoine Lapointe	66	Québec	5	6	4	
10	Jean Chassé	74	Cacouna	6	4	4	
11	François Dumas	72	Ile Verte	6	5	4	
12	Gilbert Baillargeon	68	Sainte-Pétronille, Orléans	6	5	5	
13	Jos. Phil. Couillard	68	Québec	6	5	5	
14	Julien Dion	72	Ile Verte	4	1	2	Traduit les 8 et 22 août. Trouvé coup. et mis à la retr. à la même date.
15	Jérénie Dufresne	72	Québec	5	6	4	
16	Antoine Gobeil	62	Saint-Laurent, Orléans	10	10	2	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Allan.
17	Pierre Fontaine	62	Québec	6	8	4	
18	Victor Demers	65	Lauzon, Lévis	5	5	5	
19	Joseph Plante	60	Baie Saint-Paul	9	8	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Thomson. Traduit le 29 septembre. Acquitté.
20	Louis Thivrerge	61	Saint-Jean, Orléans	5	5	4	
21	Charles Francis Brown	62	Québec	7	9	4	Employé toute la saison par un charbonnier.
22	Paul Pâquet	59	Saint-Jean, Orléans	6	9	4	
23	Joseph Pouliot	63	do	5	6	4	
24	George Normand	60	Ile aux Grues	6	5	4	
25	David Damour	58	Trois-Pistoles	6	5	4	
26	Charles Vézina	56	Saint-Michel Bellechasse	10	10	2	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Allan.
27	Numa Lachance	56	do do	14	10	2	do do
28	Annibal Baquet	55	Québec	14	14	3	Patron, steamer *Miramichi*.
29	Joseph Gravel	61	do	13	9	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Dominion. Traduit le 19 novembre. Cause retirée.
30	Auguste Couillard Desprès	54	Lauzon, Lévis	....	....	....	Un des directeurs de la corp. des pilotes. Réélu à la dernière élection.
31	Jean-Bte. Pouliot	49	Saint-Jean, Orléans	5	6	5	

32	Jean Gobeil	49	do	7	4	5	
33	Joseph Pâquet	53	do	5	6	5	
34	Louis Edmond Morin	52	Québec	11	11	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Hansa.
35	Moïse Lachance	53	Saint-Jean, Orléans	5	6	5	
36	Joseph S. Brown	56	Québec	10	13	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Dominion.
37	Hubert Raymond	51	do	6	8	11	
38	Achille Damour	51	Saint-Valier	6	7	4	
39	Cyrille Lapointe	51	Saint-Laurent, Orléans	6	4	5	
40	Joseph Pouliot	47	Saint-Jean, Orléans	6	5	4	
41	Edmond Larochelle	47	Saint-Michel, Bellechasse	0	0	0	Patron du steamer fédéral *Napoléon III.*
42	Ant. Thomas Chouinard	56	Pointe-au-Père	7	5	4	
43	Laurent Godbout	47	Saint-Laurent, Orléans	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
44	Adelme Pouliot	51	Saint-Laurent, Orléans	12	11	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Dominion.
45	Bart. Pepin dit Lachance	45	Saint-Jean, Orléans	6	7	5	
46	Frs.-Xav. Delisle	45	Saint-Romuald	5	6	4	
47	Jos. Pepin dit Lachance	56	Québec	6	6	5	
48	Damien Eugène Boulanger	47	Tadoussac	1	0	0	Employé toute la saison à la station du Saguenay.
49	Cyprien Langlois	46	Saint-Jean, Orléans	5	6	4	
50	Jean Delisle	45	do do	9	8	3	Patron du steamer *Greetlands.*
51	Nazaire Curodeau	43	Québec	5	9	4	
52	Charles Normand	44	do	11	11	3	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
53	Napoléon Rioux	45	Sainte-Pétronille, Orléans	6	5	5	
54	Jean-Bte. Tremblay	47	Québec	9	11	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Black Diamond. Elu directeur de la corporation des pilotes à la dernière élection.
55	Ray. Baquet dit Lamontagne	45	Notre-Dame, Lévis	16	14	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Beaver.
56	Frs.-Xav. Lamarre	44	Saint-Valier	6	5	4	
57	Moïse Pouliot	42	Saint-Jean, Orléans	11	9	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Allan.
58	Paul Gobeil	44	do do	7	5	4	
59	Chas. Alarie Raymond	42	Québec	6	5	4	
60	Victor Vézina	45	do	7	7	5	
61	Louis Honorius Lachance	52	Saint-Michel, Bellechasse	10	12	4	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
62	L.B.O. Goutron dit Larochelle	44	do do	13	8	4	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Allan.
63	Chas. Hermie *alias* A. Bernier	45	do do	6	5	5	
64	Louis Robert Deners	44	Québec	0	0	0	Patron du steamer fédéral *Druïd.*
65	Vital Ephrem Chamberland	50	Montréal	6	7	5	
66	Joseph G. Dupil	43	Québec	12	9	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Allan.
67	Jean-Bte. Talbot	45	Berthier	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
68	Joseph Fortier	46	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Réélu à la dernière élection.
69	Nestor Lachance	45	do do	5	6	4	
70	Cyrille Audet dit Lapointe	45	Saint-Michel, Bellechasse	6	5	4	
71	Joseph Lapointe	47	Saint-Laurent, Orléans	6	5	5	
72	Pierre Pepin dit Lachance	41	Montréal	11	11	3	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
73	Théophile Gourdeau	46	Lauzon, Lévis	6	6	5	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Black Diamond.
74	Isiode Noël	40	Saint-Jean, Orléans	6	5	5	
75	Jean Evariste Adam	46	Trois-Saumons	6	5	5	
76	Alfred Larochelle	40	Saint-Michel, Bellechasse	14	14	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Dominion.

ÉTAT indiquant le nombre de pilotes pour et en aval du havre de Québec, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages effectués. A l'entrée.	A la sortie.	Transports.	Accidents et observations.
77	Théophile Corriveau	43	Québec	4	5	3	Suspendu le 17 août, pour un mois.
78	Elzéar Godbout	42	do	10	11	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Hansa.
79	George Couillard Després	42	Bienville, Lévis	6	5	4	
80	Pierre Gobeil	42	Saint-Jean, Orléans	7	4	5	
81	Théodule Pepin dit Lachance	45	Montréal	10	10	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Black Diamond.
82	Achille Trefflé Simard	39	Saint-Joseph, Lévis	6	5	4	
83	Jean-Bte. Patoine	39	Bienville, Lévis	9	9	3	Patron du steamer *Polino.*
84	Narcisse Lavoie	41	Sainte-Luce, Rimouski	3	0	0	Patron de la goëlette-pilote n° 2.
85	Joseph Emilio Couillard	39	Québec	0	0	0	Absent toute la saison.
86	Louis Albert Royer	45	Saint-Jean, Orléans	11	12	3	Employé une partie de la saison par un bateau charbonnier.
87	Adélard Sanstere	40	Saint-Michel, Bellechasse	10	10	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Allan.
88	Onésime Noël	38	Saint-Jean, Orléans	12	10	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Thomson.
89	Napoléon Baillargeon	40	Sainte-Pétronille, Orléans	5	5	4	
90	David F. Pelletier	38	Lauzon, Lévis	6	6	5	
91	Jos. Frs.-Xav. Bernier	38	Québec	15	19	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Donaldson et Ross.
92	Frs.-X. Demeule	38	Saint-Jean, Orléans	5	7	4	
93	Louis Honoré Lapierre	40	Notre-Dame, Lévis	8	13	3	Employé une partie de la saison par la ligne de vapeurs Moss.
94	Joseph Eugène Lachance	36	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Non réélu à la dernière élection.
95	David Arthur Bouffard	36	Saint-Laurent, Orléans	6	5	4	
96	Jean Théophile St. Laurent	39	Québec	13	8	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Allan.
97	Jacques Georges Dugas	38	Sainte-Anne de la Lapocatière	7	4	4	
98	Joseph Victor Gourdeau	43	Sainte-Pétronille, Orléans	5	6	5	
99	Louis *alias* Tiefflé Delisle	36	Trois-Pistoles	0	0	0	Patron du phare flottant de l'île Rouge.
100	Jean-Bte. Couillard	39	Cap Saint-Ignace	5	5	4	
101	Chas. Pelletier	40	Québec	5	6	4	
102	Jos. *alias* Philéas Langlois	44	Saint-Jean, Orléans	7	8	4	Employé une partie de la saison par un bateau charbonnier.
103	Nazaire Delisle	41	do	6	3	3	Malade pendant 25 jours.
104	J.-E. Bonaventure Lavoie	38	Sainte-Luce, Rimouski	7	4	4	
105	Adjutor Baillargeon	36	Sainte-Pétronille, Orléans	0	0	0	Un des directeurs de la corporation des pilotes. Non réélu à la dernière élection.
106	Samuel Rioux	37	Québec	6	6	7	Directeur élu de la corporation des pilotes à la dernière élection.
107	Chs.-Oct. Clavet	36	Saint-Michel, Bellechasse	8	8	3	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
108	Joseph Dion	34	Notre-Dame, Lévis	5	6	4	
109	Paul Lachance	34	Québec	1	0	0	Patron de la goëlette-pilote n° 5.
110	Arcadius Jouvin	32	Sainte-Luce, Rimouski	6	5	4	
111	Léon Labrecque	40	Saint-Laurent, Orléans	6	7	4	
112	Paul Lachance	35	Saint-Jean, Orléans	7	7	3	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.

113	Joseph Pouliot	34	do	5	6	4	
114	Joseph Larochelle	33	Saint-Michel, Bellechasse	10	12	3	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
115	Adjutor Lachance	32	do	15	17	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Donaldson et Ross.
116	Frs. Gaudreau	39	Québec	10	11	3	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
117	Arthur Kœnig	39	L'Islet	6	5	4	
118	Eugène Anctil	32	Saint-Jean Port-Joli	4	3	4	Suspendu le 2 octobre jusqu'au 1er août 1891.
119	David Dumas	37	Notre-Dame, Lévis	5	4	2	Malade pendant 18 jours.
120	Jos. Lachance	36	Saint-Laurent, Orléans	2	0	0	Patron de la goélette-pilote nº 1.
121	Paul Pâquet	32	Saint-Jean, Orléans	5	6	4	
122	Alphonse Pouliot	38	do	6	6	5	
123	Elzéar Normand	31	L'Islet	0	0	0	Suspendu le 26 octobre 1889, pour une période de 18 mois.
124	Jean Bernier	31	do	15	15	3	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Donaldson et Ross.
125	Joseph Pâquet	29	Saint-Jean, Orléans	4	7	4	
126	Jean-A. Lachance	28	Québec	5	5	3	
127	Arthur Baillargeon	33	Sainte-Pétronille, Orléans	5	7	4	
128	Joseph Vézina	29	Saint-Laurent, Orléans	6	5	4	
129	Herménégilde Guénard	32	Saint-Thomas, Montmagny	7	6	4	
130	Elzéar Desrosiers	37	Québec	7	4	4	
131	John J.-A. Irvine	34	Ile Verte	5	5	4	
132	Fred. Bouffard	33	Saint-Laurent, Orléans	6	5	4	
138	Jules Asselin	29	Saint-Michel, Bellechasse	5	6	4	
134	Prudent Marmen	31	Beauport	5	4	4	
135	Lucien Lachance	29	Saint-Jean, Orléans	5	5	5	
136	Alfred Dion	32	Ile Verte	7	8	4	Employé partie de la saison par la ligne de vapeurs Black Diamond.
137	Camille Bernier	32	Saint-Michel, Bellechasse	11	12	4	Employé toute la saison par la ligne de vapeurs Dominion. Traduit les 15 et 21 novembre. Acquitté.
138	Moïse Blouin	39	Saint-Jean, Orléans	5	6	5	
139	Moïse *alias* Laurent Godbout	30	Québec	5	9	4	
140	Alfred Godreau	37	Cap Saint-Ignace	8	5	4	
141	Alfred Raymond	29	Kamouraska	5	6	4	
142	Philéas Lachance	32	Saint-Jean, Orléans	5	5	4	
143	Joseph H. Talbot	28	Berthier	5	6	5	
144	Moïse Arthur Lachance	27	Saint-Jean, Orléans	5	6	4	
145	Louis Frs. Thivierge	24	do	7	4	4	
146	Laurent Larochelle	30	Saint-Michel, Bellechasse	0	0	0	Suspendu depuis le 30 mai jusqu'au 1er juin 1891.
147	François *alias* J. N. Dallaire	29	Saint-Laurent, Orléans	6	6	4	
148	Joseph Emilien *alias* Emile Lachance	24	Saint-Jean, Orléans	6	5	4	
149	Alphonse Asselin	25	Saint-Michel, Bellechasse	6	5	5	
150	Edmond Larochelle	24	do	11	9	4	Employé toute la saison par un bateau charbonnier.
151	Joseph Plante	24	Baie Saint-Paul	6	6	4	
152	Alphonse Pâquet	24	Saint-Jean, Orléans	5	6	4	
153	Paul *alias* Napoléon Pouliot	31	do	5	6	4	
154	Arthur Doiron	34	Saint-Joseph, Lévis	5	6	5	
155	Adélard Bernier	29	Québec	8	6	4	

Certifié,

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier intérimaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1891.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

NOTES SUR L'OUVERTURE ET LA CLÔTURE DE LA NAVIGATION ET SUR LA FORMATION DE LA GLACE DANS LE PORT DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE 1890.

La goélette *Salmon Queen*, venant de la Malbaie avec un chargement de bois de chauffage, arrive au port le 3 avril.

Le pont de glace entre Québec et l'île d'Orléans se brise le 24 avril.

Le bassin de marée est libre de glace le 17 avril, et le bassin à flot le 23 avril.

La glace de la rivière Saint-Charles s'est brisée et est partie le 23 avril.

Le bateau à vapeur *Montréal*, de la Compagnie Richelieu et Ontario, arrive dans le port le 29 avril.

Les deux premiers steamers transatlantiques *Oregon* et *Sardinian* arrivent dans le port le 29 avril.

Le premier voilier, barque *Magdalene*, arrive dans le port le 9 mai.

Le dernier voilier, barque *Aljuca*, quitte le port le 20 novembre.

Le dernier steamer transatlantique, le *Brazilian*, quitte le port le 25 novembre.

Le steamer à hélice *Newfoundland*, d'Halifax, N.-E., arrive dans le port le 28 novembre.

La glace se forme dans le bassin à flot le 29 novembre.

Le 1er décembre le bassin de marée et la rivière Saint-Charles sont gelés.

Le 5 décembre le pont de glace se forme entre l'île d'Orléans et la rive nord.

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier intérimaire.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1891.

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SAINT-JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 6 janvier 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints nos états annuels de pilotage pour ce district, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. U. THOMAS,
Secrétaire.

RECETTES et dépenses pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

—	Montant.	Total.
RECETTES.	$ cts.	$ cts.
Permis à 34 pilotes, à $5	170 00	
Arrérages	5 00	
Permis à 6 bateaux, à $10	60 00	
25 cents par pied, pour pilotage à la sortie du port de Saint-Jean	2,225 86	
do do do Musquash	32 75	
Intérêt sur dépôt à la caisse d'épargnes féd., 12 mois, jusqu'au 31 juillet 1890	255 89	2,749 50
DÉPENSES.		
Pensions à 2 pilotes	280 00	
do 6 veuves	512 00	
do 2 enfants	40 00	
J. A. McMillan, papeterie, etc	13 50	
Audition des comptes pour 1889	25 00	
Loyer de bureau, 1 an	100 00	
Appointements du secrétaire-trésorier, 1 an	800 00	
Intérêt déposé à la caisse d'épargne fédérale	255 89	
		2,026 39
Balance		723 11
Total		2,749 50

RELEVÉ des navires pilotés à l'entrée du port de Saint-Jean, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

Description.	Nombre.	Total.
		$ cts.
Goélettes	403	
Bricks et brigantins	64	
Navires	24	
Barques et petites barques	150	
Steamers	38	
	679	
Montant du pilotage		27,040 23
Anglais.		
Goélettes	127	
Bricks et brigantins	44	
Navires	18	
Barques et petites barques	111	
Steamers	29	
	329	
Montant du pilotage		15,576 02
Etrangers.		
Goélettes	276	
Bricks et brigantins	20	
Navires	6	
Barques et petites barques	39	
Steamers	9	
	350	
Montant du pilotage		11,464 21

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

TAUX de pilotage en vigueur le 31 décembre 1890, pour le district de pilotage de Saint-Jean, N.-B.

SUR TOUT VOILIER.

A l'entrée—1er district	$1 50 par pied de tirant d'eau.
2e do	1 75 do do
3e do	2 25 do do
A la sortie—Jusqu'à l'île aux Perdrix	1 25 par pied.
Dans la baie (non de rigueur)	2 00 do

Tarif de transport—100 tonneaux et moins	$1 50
Plus de 100 tonneaux et moins de 200 tonneaux	2 00
do 200 do 300 do	3 00
do 300 do 400 do	4 00

Et 25 centins en sus pour chaque 50 tonneaux qu'un voilier jaugera au-dessus de 400 tonneaux.

SUR TOUS STEAMERS.

A l'entrée—1er district	$2 00 par pied de tirant d'eau.
2e do	2 50 do do
3e do	3 00 do do
A la sortie—Jusqu'à l'île aux Perdrix	1 75 par pied.
Dans la baie (non de rigueur)	2 75 do

Tarif de transport—100 tonneaux et moins	$2 00
Plus de 100 tonneaux et moins de 200 tonneaux	2 50
do 200 do 300 do	3 75
do 300 do 400 do	5 00

Et 30 centins en sus pour chaque 50 tonneaux qu'un voilier jaugera au-dessus de 400 tonneaux.

J. U. THOMAS,
Secrétaire-trésorier.

PILOTES autorisés pour le district de pilotage de Saint-Jean en 1890.

Nom.	Age.	Résidence.	Observations.
Patrick Traynor	64	Saint-Jean, N.-B.	
Thomas Traynor	37	do	
Samuel Rutherford	58	do	
Edward J. Fletcher	63	do	
Joseph Doherty	44	do	
John L. C. Sherrard	56	do	
James Doyle	54	do	
Henry Spears	39	do	
John Thomas	42	do	
James Murray	49	do	
Henry Thomas	59	do	
John Sproul	54	do	
Richard Scott	39	do	
Patrick Conlin	40	do	
James Reed	44	do	
John Spears	41	do	
Charles Daley	54	do	
William Lahey	61	do	
Richard Cline	65	do	
James McPartland	56	do	
James S. Spears	45	do	
Thos. J. Stone	37	do	
James E. Mantle	44	do	
William Quinn	43	do	
Philip G. Doody	50	do	
Daniel Mulherrin	64	do	
William Miller	39	do	
Alfred Cline	33	do	
William Scott	34	do	
Bartholomew Rogers	33	do	
James Bennett	33	do	
Martin Spears	33	do	
Robert Thomas	49	do	
John McAnulty	51	Musquash, N.-B.	Autor. pour Musquash seulement.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE MIRAMICHI, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

NEWCASTLE, MIRAMICHI, N.-B., 27 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés concernant le district de pilotage de Miramichi, N.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
R. R. CALL,
Sec.-trésorier de la commission des pilotes.

A M. W. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

LES pilotes de Miramichi en compte avec R. R. Call, secrétaire-trésorier.

1890.	DT.		$ cts.
3 juin ...	Compte de Gillespie et Sadler, radoub de la goélette *Empress*		20 78
18 do ...	Compte de Geo. Watt, radoub de la goélette *Princess Louise*		7 15
18 juillet..	James Henderson, inspection de 4 goélettes-pilotes		10 00
11 août ...	Wm. Tait, maître-pilote, compte de frais		6 00
18 octobre.	T. F. Gillespie, prime d'assurance sur seine		6 75
18 do	Loyer de bureau du maître-pilote		20 00
18 do	Avocat R. A. Lawlor, honoraires, capitaine de l'*Europa vs* Pilotes		10 60
18 do	Frais de voyage du pilote Hanlan à l'Ile du Prince-Edouard		7 30
3 nov. ...	Wm. Tait, maître-pilote, compte de frais		6 00
3 do ..	Intérêt sur argent emprunté pour payer la seine		25 20
18 do ..	Loyer de magasin pour seine et engins de pêche		10 00
18 do	Compte de H. A. Muirhead et Cie, radoub de goélettes		2 24
18 do	Cie de navigation de Montréal, prix de passage, pilotes		11 40
18 do	Compte de W. C. Huston, impression		3 00
18 do ...	2 pilotes, compte de seine		2 80
18 do ...	Pilote Alex. Martin, pension		100 00
29 do	Commission de 3 pour 100 sur $12,729.15		381 87
29 do	27 pilotes, $404.76 chacun ; 2 à $494.86 chacun ; 1 à $359.82		12,048 06
			12,729 15
	AV.		
29 nov. ...	Droits de pilotage perçus à l'entrée	$ 5,213 35	
29 do ...	do à la sortie	6,120 00	
29 do	do pour déplacement	818 50	
29 do	do services supplémentaires	135 80	
29 do	Gagné par les pilotes en dehors du pilotage	441 50	
			12,729 15

R. R. CALL, *secrétaire-trésorier.*

TARIF des droits de pilotage exigibles à Miramichi, N.-B., de tous bâtiments, britanniques ou étrangers.

	$ cts.
A l'entrée	2 25 par pied.
Et pour tous bâtiments mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus.	0 02 par tonn.
A la sortie	2 00 par pied.
Pour tout bâtiment prenant la mer après le 1er novembre un boni de	4 00
Pour le déplacement et mouillage e tout bâtiment—	
Bâtiments de pas plus de 100 tonneaux	1 50
do do 200 do	2 00
do do 300 do	3 00
do de plus de 300 tonneaux	4 00
Avec 50 pour 100 en sus de ce tarif si la distance du déplacement est de plus de 4 milles.	

Relevés du pilotage dans la circonscription de Miramichi, N.-B., pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Description des bâtiments.	Nombre.	Nombre.
A l'entrée—		
Steamers anglais	5	
Voiliers "	62	
Steamers étrangers	1	
Voiliers "	124	
		192
A la sortie—		
Steamers anglais	5	
Voiliers "	56	
Steamers étrangers	1	
Voiliers "	124	
		186
Déplacements—		
Steamers anglais	2	
Voiliers "	15	
Steamers étrangers	1	
Voiliers "	89	
		107
Services supplémentaires—		
Steamers anglais	.....	
Voiliers "	5	
Steamers étrangers	.....	
Voiliers "	7	
		12
	$ cts.	$ cts.
Montant total à l'entrée—		
Steamers anglais	224 66	
Voiliers "	1,493 25	
Steamers étrangers	53 34	
Voiliers "	3,442 10	
		5,213 35
Montant total à la sortie—		
Steamers anglais	168 00	
Voiliers "	1,696 50	
Steamers étrangers	41 00	
Voiliers "	4,214 50	
		6,120 00
Montant total de déplacements—		
Steamers anglais	14 00	
Voiliers "	182 00	
Steamers étrangers	4 00	
Voiliers "	618 50	
		818 50
Montant total pour services supplémentaires—		
Steamers anglais	.....	
Voiliers "	79 30	
Steamers étrangers	.....	
Voiliers "	56 50	
		135 80

NATIONALITÉ des bâtiments pilotés à l'entrée pendant l'année 1890.

Nationalité.	Nombre.	Nationalité.	Nombre.
Anglais	67	Français	3
Norvégiens	77	Américains	1
Italiens	23	Danois	1
Russes	5	Pays-Bas	1
Autrichiens	6	Portugais	1
Suédois	4		
Allemands	3	Total	192

LISTE des bateaux-pilotes munis de certificats.

N°	Nom du bateau.	Tonnage.	Capitaine.	Date du certificat.	Quand renouvelé.
11	May Queen	22·50	Angus McLean	Mai 1878	Mai 1890.
13	Two Brothers	25	James McCullam	do 1878	do 1890.
14	Empress	25·57	George Savoy	do 1878	do 1890.
15	Princess Louise	20·85	Robert J. Walls	do 1879	do 1890.

RELEVÉS du pilotage dans la circonscription de Miramichi, N.-B., pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

N°	Nom des pilotes.	Age.	Pour quel service.	Observations.
2	Louis Jimmo	36	Sans restriction	
4	Angus McEachran	71	do	
5	Mitchell, Martin	61	do	
6	Francis Martin	56	do	
7	Maxime Martin	45	do	
9	Angus McLean	57	do	
10	Alexander Wilson	44	do	
11	Robert J. Walls	39	do	
12	George Savoy	46	do	
13	Reuben Nowlan	46	do	
14	John McEachran	40	do	
15	Charles McLean	51	do	
20	Oliver Foster	49	do	
22	William Walls	36	do	
23	William Tait	67	Maître-pilote	
24	Allan McEachran, aîné	56	Sans restriction	Décédé, sept. 1890.
26	John McCullam	38	do	
27	James Nowlan	39	do	
28	Dudley P. Walls	44	do	
29	George Sutton	39	do	
30	James A. Nowlan	35	do	
31	George T. Tait	33	do	
32	Joseph Jimmo	35	do	
33	James McCullam	46	do	
34	Allan McEachran, jeune	31	do	
35	John Martin	31	do	
36	Asa Walls	31	do	
37	William Walls, jeune	33	do	
38	John Nowlan	34	do	
39	Patrick Nowlan	31	do	

ANNEXE No 6.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE BATHURST, N.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

ETAT indiquant le nombre de navires pilotés à l'entrée et à la sortie par chaque pilote, et les droits perçus, saison de 1890.

Nom du pilote.	Navires étrangers entrés.		Navires étrangers sortis.		Navires britanniques entrés.		Navires britanniques sortis.		Total des navires.	Total des droits.
	Nombre.	Droits.	Nombre	Droits.	Nombre.	Droits.	Nombre.	Droits.		
		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Timothy Daly..										
Fred. Ronalds.....										
Wm. H. Daly.	20	301 60	20	359 00	5	58 80	5	66 00	25	785 40
Fabien Hachey.....										
Nazare Hachey... ...										

EDWARD HICKSON,
Secrétaire.

BATHURST, N.-B., 31 décembre 1890.

ANNEXE No 7.

RELEVÉ DU PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DU COMTÉ DE CHARLOTTE, N.-B., POUR L'ANNÉE 1890.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le relevé du pilotage de la circonscription du comté de Charlotte.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. S. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

WM. SMITH, écr,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ETATS DE PILOTAGE pour le district du comté de Charlotte, N.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

Pilotes autorisés.	Résidence.	Pour quel district autorisé.
Joseph Boyd	Campobello	Comté de Charlotte.
John Boyd	Dufferin	do
Wellington Cline	Iles Occidentales	do
Patrick Britt	Saint-André	do

Bateaux-pilotes licenciés.

Bateau-pilote "*Frederick Taylor*," 12½ tonneaux, Joseph Boyd, patron.

MONTANT reçu par les pilotes pour l'année courante.

Nom des pilotes.	Navires britanniques	Navires étrangers.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Joseph Boyd	336 40	275 85	
John Boyd	306 30	140 20	
Wellington Cline	33 50	280 00	
Patrick Britt (non en service)	.....	.....	
	676 20	696 02	1,372 25

Recettes de la commission de pilotage.

Un permis pour 1 bateau-pilote	$ 5 00	
do à 3 pilotes	10 00	
Règlements	3 00	
		$26 00

Dépenses.

Impression de blanc de règlements, etc	$ 5 00	
Papeterie et frais de port	0 75	
Payé au commissaire, St-Stephen et St-George	6 00	
do au commissaire et secrétaire, St-André	14 25	
		$26 00

Tarif du pilotage.

Premier district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie...$2.25 par pied de tirant d'eau.
Second do do ... 1.60 do do
Troisième do do ... 1.50 do do
De ou à Campobello, 20c. par pied de moins que le trafic ci-dessus.
Quatrième district de pilotage à l'entrée ou à la sortie, $1 par pied de tirant d'eau.
Du 1er novembre au 1er avril, 20c. par pied en sus du tarif ci-dessus.

Au ou du port de Saint-André au terrain de délestage, navires de 80 tonneaux et au-dessous de 300, $2.50 chaque ; 300 tonneaux et plus, $3.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement ou port à un autre, en dedans de la baie de Saint-André, navires de 80 à 200 tonneaux, $4 ; de 200 à 300 tonneaux, $5 ; de 300 à 400 tonneaux, $6 ; de plus de 400 tonneaux, $8.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement en dedans de la baie de Saint-André à un port ou endroit de chargement en dehors de la dite baie et dans les limites du comté, droit de pilotage à l'entrée ou à la sortie, navires de 80 à 200 tonneaux, $6.00 ; de 200 à 300 tonneaux, $8 ; de 300 à 400 tonneaux, $10 ; de 400 tonneaux et plus, $12.

C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire en exercice.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1890.

ANNEXE No 8.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE D'HALIFAX POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1889.

HALIFAX, N. E., 24 janvier 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états annuels de la commission de pilotage du district d'Halifax, N.-E., savoir :—

Etat des recettes et des dépenses.
Etat du fonds de retraite.
Etat des recettes nettes des pilotes.
Relevé des navires, à l'entrée, anglais et étrangers.
Relevé des navires, à la sortie, anglais et étrangers.
Liste des pilotes autorisés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

ÉTAT du fonds de retraite.

		$ cts.
Argent à la caisse d'épargnes, 1er janvier 1890		3,347 33
Argent, dépôt spécial à la banque Union, janvier 1890		400 20
Argent à la banque Union, 1er janvier 1890		189 20
Argent perçu, 2 pour 100, pendant 1890		524 13
Intérêt, caisse d'épargne et banque Union		136 33
		4,596 96
MOINS—Payé à la famille de feu le pilote Smith	$45 00	
do do Nickerson	45 00	
		90 00
		4,506 99
Balance à la caisse d'épargne		3,468 66
do banque Union (dépôt spécial)		915 00
do do		123 33
		4,506 99
Augmentation pour l'année		570 46

E et O. E.

RECETTES nettes des pilotes en 1890.

Numéro du bateau-pilote.	Recettes nettes.	Nombre d'hommes.	Recettes nettes par homme.
	$ cts.		$ cts.
N° 1, bateau-pilote *Cambridge*	5,519 10	7	788 44
N° 2, do *Micmac*	5,234 20	6	872 38
N° 3, do *Genesta*	5,225 81	6	870 97
N° 4, do *Annie Gaetz* (5 mois)	2,219 15	6	369 86
Total des recettes nettes, 1890	18,198 26	25	727 93

E. et O. E.

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire-trésorier.

RELEVÉ des navires, à l'entrée, du port d'Halifax, N.-E., à partir du 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1890, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Navires.	Steamers.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
							$ cts.
206	222	.....	.....	6	378	575,184	11,213 99
ÉTRANGERS.							
31	5	3	55	1	85	88,559	1,848 15
237	227	3	55	7	463	663,743	13,062 14

RELEVÉ des navires, à la sortie, du port d'Halifax, N.-E., à partir du 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1890, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

ANGLAIS.

Goélettes.	Brigantins.	Bricks.	Barques.	Navires.	Steamers.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
							$ cts.
7	14	3	33	6	389	609,064	5,336 61
ÉTRANGERS.							
5	1	3	42	.....	80	103,826	1,229 80
12	15	6	75	6	469	712,890	6,566 41

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire et trésorier.

ETAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée en 1890.

DÉPENSES.	$ cts.
Dépenses nécessaires pour assister aux assemblées et aux enquêtes, 1889	510 00
Auditeur pour 1889	30 00
Appointements du secrétaire	600 00
Loyer de bureau, combustible et taxes	338 34
Dépenses pour visiter les stations de pilotes	47 66
Payé à Mme Murphy	25 00
Impressions, papeterie et divers	164 87
Surplus au crédit du fonds des pilotes	3,932 15
	5,648 02
RECETTES.	
Argent en caisse le 1er janvier 1890	894 28
Effets du Canada à 4 pour 100	1,000 00
Dépôts à la caisse d'économie	1,717 99
Pilotage à la sortie sur navires ne prenant pas de pilotes	950 27
5 pour 100 de commission sur les droits de pilotage perçus	983 24
Intérêt de 4 pour 100 sur actions et dépôts à la caisse d'économie	102 24
	5,648 02
Surplus au crédit du fonds des pilots	3,932 15

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire et trésorier.

HALIFAX, 31 décembre 1890.

Noms des pilotes pour le port d'Halifax, N.-E.

Numéro	Noms.	Résidence.
1	John Fleming	Ketch-Harbour.
2	Wm. Fleming	do
3	James Holland	Anse Duncan.
4	William Baker	Halifax.
5	Bernard Gallagher	do
6	Daniel Martin	Ketch-Harbour.
7	Joseph Reno	Anse au Hareng.
8	Patrick Hayes	do
9	Hugh Munro	do
10	Jeremiah Holland	Anse Duncan.
11	Edward Bayers	Halifax.
12	James Hanrahan	Anse Ferguson.
13	William Beazley	do
14	John Hayes	Halifax.
15	James Spears	Ketch-Harbour.
16	John Beazley	Halifax.
17	Charles Glazebrook	do
18	Chas. F Martin	Ketch-Harbour.
19	William White	Anse Ferguson.
20	Thomas Hayes	Anse au Hareng.
21	T. Reno	do
22	Charles Martin	Sambro.
23	Henry Latter	Anse au Hareng.
24	John Johnson	Anse à l'Ours.
25	James Conway	Anse Ferguson.
26	James Flemming	Ketch-Harbour.

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire et trésorier.

Halifax, N.-E., janvier 1891.

ANNEXE No 9.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE LA BAIE GLACÉE, C.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

BAIE GLACÉE, C.-B., 9 février 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés concernant le pilotage de ce district, pour l'année expirée le 31 décembre dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHAS. H. RIGBY,
Secrétaire de la commission des pilotes.

A l'honorable ministre de la marine,
Ottawa.

DROITS de pilotage perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Date.	Tonnage.	Nationalité.	Nom et gréement du navire.	Pilotage.	Pilote.
1890.				$ cts.	
2 mai ..	226	Anglais.....	Paquebot Nimrod	16 00	J. Shanahan.
5 do ..	81	do	Goélette Charles Tupper	10 00	J. Farrell.
5 do ..	90	do	do Annie Rory.....	5 00	E. Petrie.
6 do ..	244	do	Brigantin Zanoni.....	16 00	A. McLellan.
8 do ..	99	do	Goélette S. A. Morash	7 50	J. Ryan.
8 do ..	102	do	do Warrior	9 00	J. Shanahan.
8 do ..	91	do	do Thetis	7 50	A. McPherson.
9 do ..	1,142	do	Paquebot Aline	52 00	T. Ling.
9 do ..	190	do	do Kite.....	14 00	J. Shanahan.
9 do ..	94	do	Goélette Laura	5 00	J. Farrell.
9 do ..	95	do	do Gerni.....	7 50	E. Petrie.
12 do ..	94	do	do Hattie C.....	5 00	A. McLellan.
13 do ..	88	do	do Victory	5 00	J. Ryan.
13 do ..	90	do	do Laura B.....	5 00	A. McPherson.
13 do ..	871	do	Paquebot Grandholm.....	42 00	E. Petrie.
14 do ..	85	do	Goélette Brilliant.....	5 00	T. Ling.
14 do ..	136	do	do Kesiah.....	6 00	J. Shanahan.
14 do ..	272	do	do Walter Holly.....	13 50	J. Farrell.
14 do ..	226	do	Paquebot Nimrod.....	16 00	E. Petrie.
15 do ..	106	do	Goélette Pioneer.....	9 00	A. McLellan.
15 do ..	98	do	do Diamond	7 50	J. Ryan.
16 do ..	113	do	Petite barque A. M. Brundrit.....	9 00	J. Shanahan.
16 do ..	87	do	Goélette Lucretia Jane	5 00	A. McPherson.
17 do ..	115	do	do Florence Abbott.....	3 00	J. Ryan.
20 do ..	96	do	do Spring Bird.....	2 50	E. Petrie.
20 do ..	1,094	do	Paquebot Marmion.....	50 00	J. Shanahan.
20 do ..	986	do	do Western Star.....	46 00	J. Farrell.
22 do ..	1,255	do	do Rydal Holm.....	58 00	A. McLellan.
23 do ..	1,086	do	do Oakdene.....	50 00	J. Ryan.
24 do ..	172	do	Brigantin Edith.....	14 00	T. Ling.
26 do ..	128	do	Goélette Leader.....	9 00	A. McPherson.
26 do ..	90	do	do Annie Roy.....	2 50	E. Petrie.
27 do ..	1,117	do	Paquebot George Clarkson	52 00	J. Shanahan.
29 do ..	953	do	do Tudor Prince.....	46 00	T. Ling.
29 do ..	871	do	do Grandholm	42 00	J. Farrell.
30 do ..	287	do	Barque Caspasian.....	18 00	J. Ryan.
30 do ..	113	do	Goélette Thistle.....	9 00	A. McPherson.
21 do ..	930	do	Paquebot Cacouna.....	44 00	A. McLellan.
2 juin ..	1,094	do	do Marmion.....	50 00	E. Petrie.
2 do ..	98	do	Goélette Jeannie.....	5 00	A. McPherson.
3 do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	E. Petrie.
4 do ..	986	do	do Western Star.....	46 00	J. Farrell.
5 do ..	1,086	do	do Oakdene.....	50 00	T. Ling.
5 do ..	115	do	Goélette Alice	6 00	J. Shanahan.
6 do ..	688	do	Paquebot Coban	34 00	A. McLellan.
7 do ..	311	do	do Falcon	20 00	J. Ryan.
10 do ..	871	do	do Grandholm.....	42 00	E. Petrie.
11 do ..	149	do	Goélette Moss Glen.....	12 00	T. Ling.
11 do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	J. Shanahan.
11 do .	195	do	Goélette Blanche.....	10 50	J. Ryan.
11 do ..	148	do	do Pleroma.....	9 00	J. Farrell.
12 do ..	338	do	Brigantin Venturer.....	15 00	A. McLellan.
13 do ..	1,117	do	Paquebot George Clarkson.....	52 00	E. Petrie.
13 do ..	149	do	Brigantin Grace Butler.....	12 00	J. Ryan.
14 do ..	185	do	Barque Rosina.....	10 50	J. Farrell.
14 do ..	1,094	do	Paquebot Marmion.....	50 00	T. Ling.
16 do ..	96	do	Goélette, Spring Bird	2 50	A. McPherson.
17 do ..	953	do	Paquebot Tudor Prince.....	46 00	J. Ryan.
20 do ..	1,086	do	do Oakdene.....	50 00	J. Farrell.
21 do ..	250	do	Petite barque Auriola.....	18 00	E. Petrie.
21 do ..	244	do	Brigantin Zanoni.....	16 00	A. McLellan.
24 do ..	1,142	do	Paquebot Aline.....	52 00	J. Farrell.
25 do ..	1,117	do	do George Clarkson.....	52 00	E. Petrie.
25 do ..	114	do	Goélette Vigilante	6 00	A. McPherson.
25 do ..	144	do	Brigantin New Dominion.....	9 00	J. Ryan.

DROITS de pilotage perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1890—*Suite.*

Date.	Tonnage.	Nationalité.	Nom et gréement du navire.	Pilotage.	Pilote.
				$ cts.	
25 juin ..	154	Anglais.....	Goëlette Marie Elmire	7 00	A. McLellan.
26 do ..	871	do	Paquebot Grandholm...	42 00	T. Ling.
26 do ..	112	do	Goëlette Minnie E. Moody....	9 00	J. Shanahan.
26 do ..	98	do	do Utopia.....	5 00	E. Petrie.
27 do ..	94	do	do Sarah Elizabeth.....	5 00	A. McPherson.
27 do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	T. Ling.
27 do ..	211	do	Barque Dora.....	12 00	J. Shanahan.
28 do ..	1,094	do	Paquebot Marmion....	50 00	J. Farrell.
28 do ..	311	do	do Falcon	20 00	J. Ryan.
1er juill...	1,086	do	do Oakdene.....	50 00	A. McLellan.
1 do ..	107	do	Goëlette Aubrey A.....	6 00	J. Ryan.
2 do ..	98	do	do Weaver Belle	10 00	E. Petrie.
3 do ..	94	do	do Rose Mary.	10 00	J. Shanahan.
3 do ..	429	do	Petite barque Fredericka.....	24 00	J. Farrell.
3 do ..	292	do	Brigantin Gertrude.....	18 00	T. Ling.
4 do ..	110	do	Goëlette Marie Erzelie	6 00	A. McPherson.
7 do ..	190	do	Paquebot Kite	14 00	A. McLellan.
7 do ..	836	do	do Bona Vista	40 00	J. Farrell.
7 do ..	311	do	do Falcon.....	18 00	J. Ryan.
9 do ..	1,117	do	do George Clarkson	52 00	E. Petrie.
9 do ..	871	do	do Grandholm	42 00	J. Shanahan.
10 do ..	65	do	Goëlette Triumph.....	4 00	A. McPherson.
10 do ..	130	do	Paquebot William...	9 00	T. Ling.
11 do ..	99	do	Goëlette Mellacoree.....	5 00	E. Petrie.
11 do ..	1,094	do	Paquebot Marmion.....	50 00	J. Ryan.
11 do ..	860	do	do River Garry.....	42 00	E. Petrie.
11 do ..	99	do	Goëlette Lochiel.....	7 50	J. Ryan.
12 do ..	96	do	do Ceylon.....	7 50	A. McLellan.
15 do ..	125	do	do St. Ann.....	6 00	E. Petrie.
15 do ..	986	do	Paquebot Western Star.....	46 00	J. Farrell.
15 do ..	1,086	do	do Oakdene.....	50 00	T. Ling.
16 do ..	98	do	Goëlette Mary Eleanor.....	5 00	J. Ryan.
16 do ..	186	do	Barque Dunure..... ..	14 00	E. Petrie.
17 do ..	244	do	Brigantin Zanoni	16 00	J. Shanahan.
17 do ..	250	do	Barque Aureola	18 00	A. McLellan.
18 do ..	89	do	Goëlette Sarah F.....	7 50	A. McPherson.
18 do ..	94	do	do Sarah Elizabeth.....	5 00	J. Farrell.
18 do ..	157	do	do Bella Rosa....	14 00	T. Ling.
19 do ..	1,117	do	Paquebot George Clarkson..	52 00	A. McLellan.
22 do ..	871	do	do Grandholm	42 00	E. Petrie.
22 do ..	132	do	Goëlette Vesper....	6 00	A. McPherson.
23 do ..	347	Américain . .	do Sadie Witcutt..... ..	20 00	J. Ryan.
24 do .	1,095	Anglais	Paquebot Marmion....	50 00	J. Farrell.
25 do ..	90	do	do Hercules	7 50	J. Ryan.
26 do ..	860	do	do River Garry.....	42 00	E. Petrie.
26 do ..	1,142	do	do Aline.....	52 00	A. McLellan.
28 do ..	81	do	Goëlette Charley Tupper.	7 50	T. Ling.
28 do ..	99	do	do Bessie A.....	5 00	A. McPherson.
28 do ..	1,086	do	Paquebot Oakdene.	50 00	J. Ryan.
29 do ..	140	do	Goëlette Bonnie Belle.....	6 00	E. Petrie.
30 do ..	986	do	Paquebot Western Star.....	46 00	J. Farrell.
31 do ..	181	do	Petite barque Viola..	10 50	A. McLellan.
31 do ..	1,117	do	Paquebot George Clarkson..	52 00	T. Ling.
31 do ..	99	do	Goëlette Mellacoree.....	5 00	A. McPherson.
31 do ..	99	do	do Susie E.....	5 00	J. Shanahan.
1er août..	91	do	do Thetis..... ..	5 00	J. Farrell.
1 do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	J. Ryan.
1 do ..	159	do	Goëlette Rose Bud.....	10 50	J. Ryan.
2 do ..	94	do	do Rose Mary..	10 00	A. McPherson.
4 do ..	1,094	do	Paquebot Marmion.....	50 00	S. Petrie.
5 do ..	149	do	Brigantin Aquilla.....	9 00	A. McLellan.
5 do ..	871	do	Paquebot Grandholm.....	42 00	J. Shanahan.
6 do ..	638	do	Petite barque Ashlow.....	32 00	J. Farrell.
6 do ..	130	do	Paquebot William	9 00	T. Ling
6 do ..	90	do	do Hercules.....	7 50	E. Petrie.

DROITS de pilotage perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1890—*Suite.*

Date.	Tonnage.	Nationalité.	Nom et gréement du navire.	Pilotage.	Pilote.
1890.				$ cts.	
6 août..	144	Anglais.....	Brigantin New Dominion.....	6 00	A. McPherson.
7 do ..	244	do	do Zanoni..	16 00	J. Ryan.
7 do ..	111	do	Goëlette Helena Maud.	9 00	J. Farrell.
7 do ..	148	do	Brigantin Alaska...	3 00	A. McPherson.
9 do ..	1,086	do	Paquebot Oakdene.	50 00	E. Petrie.
11 do ..	343	do	do Eagle.....	20 00	A. McLellan.
11 do ..	1,142	do	do Aline.....	52 00	J. Shanahan.
12 do ..	147	do	Goëlette North America.....	6 00	T. Ling.
15 do ..	986	do	Paquebot Western Star.....	46 00	E. Petrie.
15 do ..	113	do	Goëlette Thistle.....	3 00	A. McPherson.
15 do ..	1,117	do	Paquebot George Clarkson.....	52 00	J. Shanahan.
15 do ..	1,094	do	do Marmion.....	50 00	J. Farrell.
19 do ..	718	do	do Ardenbohn..	36 00	J. Ryan.
20 do ..	871	do	do Grandholm.....	42 00	T. Ling.
21 do ..	515	Norvégien.. ..	Petite barque T. B. Olsen.....	28 00	A. McLellan.
21 do ..	1,086	Anglais. .. .	Paquebot Oakdene...	50 00	E. Petrie.
22 do ..	769	do	Petite barque Lepreaux.	38 00	T. Ling.
23 do ..	1,186	do	Paquebot Horton.....	54 00	J. Farrell.
25 do ..	290	do	Goëlette M. A. Nutter..... .	9 00	A. McPherson.
25 do ..	345	do	Petite barque Paregero	20 00	E. Petrie.
27 do ..	1,117	do	Paquebot George Clarkson.....	52 00	J. Ryan.
27 do ..	231	do	Petite barque Lady Elibank.....	8 00	T. Ling.
29 do ..	986	do	Paquebot Western Star.....	46 00	J. Farrell.
30 do ..	168	do	Goëlette Alta.	3 50	A. McPherson
30 do ..	74	do	Paquebot F. Olof.....	8 00	J. Ryan.
1er sept..	126	do	Goëlette Ocean Star.....	6 00	J. Snanahan.
4 do ..	296	do	do M. L. Bonnell.....	13 50	E. Petrie.
4 do ..	1,086	do	Paquebot Oakdene.....	50 00	J. Farrell.
4 do ..	871	do	do Grandholm.....	42 00	T. Ling.
5 do ..	657	do	Petite barque Comming.....	17 00	E. Petrie.
6 do ..	317	do	do Arthur N. Gibson. ...	15 00	J. Farrell.
6 do ..	161	do	Paquebot Coila..	10 50	J. Ryan.
6 do ..	123	do	Goëlette Osceola.....	6 00	A. McPherson.
6 do ..	345	do	Brigantin Buda	15 00	T. Ling.
6 do ..	244	do	do Zanoni.....	16 00	J. Farrell..
6 do ..	142	do	Goëlette Howard.	6 00	J. Shanahan.
6 do ..	93	do	do Laura.....	7 50	A. McLellan.
8 do ..	183	do	Petite barque Nelly.....	14 00	E. Petrie.
11 do ..	986	do	Paquebot Western Star.....	46 00	T. Shanahan.
11 do ..	1,117	do	do George Clarkson...	52 00	J. Farrell.
11 do ..	313	do	Brigantin Artos.	15 00	T. Ling.
11 do ..	441	do	Petite barque Antella.....	18 00	J. Farrell.
11 do ..	94	do	Goëlette Rose Mary..... .	5 00	A. McPherson.
11 do ..	205	do	Brigantin Eliza.....	12 00	A. McLellan.
12 do ..	109	do	Goëlette Sovereign.....	9 00	J. Farrell.
12 do ..	115	do	do Alice...	6 00	J. Shanahan.
13 do ..	349	do	do Amanda.....	20 00	T. Ling.
13 do ..	161	do	Paquebot Coila.....	7 00	E. Petrie.
13 do ..	80	do	Goëlette Nelly Morrow.....	2 50	A. McPherson
15 do ..	79	do	do Laurier.....	4 00	J. Farrell.
17 do ..	930	do	Paquebot Cacouna	44 00	J. Ryan.
19 do ..	871	do	do Grandholm.....	42 00	J. Shanahan.
22 do ..	81	do	Goëlette C. A. Chisholm.....	7 50	E. Petrie.
22 do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	T. Ling.
23 do ..	246	do	do Panther..... .	16 00	A. McLellan.
25 do ..	836	do	do BonaVista....	40 00	E. Petrie.
30 do ..	986	do	do Western Star.....	46 00	J. Shanahan.
30 do ..	871	do	do Grandholm.....	40 00	J. Farrell.
30 do ..	1,095	do	do Marmion...	50 00	T. Ling.
30 do ..	1,086	do	do Oakdene...	50 00	A. McLellan.
30 do ..	1,117	do	do George Clarkson..... .	52 00	E. Petrie.
30 do ..	90	do	do Hercules.....	10 00	A. McPherson.
1er oct...	88	do	Goëlette Victory	5 00	T. Ling.
1er do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	J. Shanahan
2 do ..	742	do	Petite barque Lottie Stewart.....	36 00	J. Farrell

DROITS de pilotage perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1890—*Suite.*

Date.	Tonnage.	Nationalité.	Nom et gréement du navire.	Pilotage.	Pilote.
1890.				$ cts.	
2 oct ..	167	Anglais	Goëlette Mary McLaughlin.	10 50	J. Ryan.
3 do ..	81	do	do Lottie	7 50	E. Petrie.
3 do ..	170	do	do J. L. Crossly.....	7 00	A. McLellan.
5 do ..	107	do	do Tyrone	6 00	J. Shanahan.
5 do ..	99	do ...	do J. C. Kelly	5 00	A. McPherson.
5 do ..	371	Américian...	Brigantin Hattie M. Bain.....	22 00	J. Ryan.
6 do ..	183	Anglais	Petite barque Nellie.	14 00	T. Ling.
7 do ..	967	do	Barque Buteshire.	46 00	E. Petrie.
7 do ..	97	do	Goëlette White Cloud	5 00	J. Ryan.
7 do ..	99	do	do Osprey.....	7 50	T. Ling.
7 do ..	79	do	do Laurier.....	4 00	A. McPherson.
8 do ..	244	do	Brigantin Zanoni.	16 00	E. Petrie.
9 do ..	1,095	do ...	Paquebot Marmion.....	50 00	T. Ling.
9 do ..	1,086	do ...	do Oakdene	50 00	J. Shanahan.
9 do ..	688	do	do Coban.....	34 00	J. Ryan.
10 do ..	75	do	Goëlette Eldora.	4 00	A. McPherson.
10 do ..	81	do	do C. A. Chisholm.....	5 00	J. Farrell.
10 do ..	1,117	do	Paquebot George Clarkson.	52 00	T. Ling.
10 do ..	74	do	Goëlette Ariel..	4 00	J. Shanahan.
15 do ..	324	do	Brigantin Darpa.....	20 00	E. Petrie.
15 do ..	123	do	Goëlette Clayola.....	9 00	J. Ryan.
16 do ..	986	do	Paquebot Western Star.....	46 00	E. Petrie.
16 do ..	94	do	Goëlette Georgina.....	5 00	A. McPherson.
16 do ..	122	do	do Minnie Louise.....	12 00	J. Shanahan.
16 do ..	148	do	Brigantin Alaska.	6 00	J. Farrell.
16 do ..	125	do	Goëlette St. Ann.....	6 00	A. McLellan.
16 do ..	117	do	do Hattie F. Rich.....	6 00	T. Ling.
17 do ..	81	do	do Lottie	7 50	A. McLellan.
20 do ..	832	do	Paquebot BonaVista.....	40 00	T. Ling.
20 do ..	87	do	Goëlette C. W. Mader.	5 00	J. Farrell.
21 do ..	98	do	do John Purney.....	5 00	A. McPherson.
21 do ..	311	do	Paquebot Falcon.....	20 00	J. Ryan.
21 do ..	930	do	do Cacouna.....	44 00	E. Petrie.
21 do ..	190	do	do Kite	14 00	J. Shanahan.
25 do ..	737	do	Petite barque G. S. Pennery.....	27 00	J. Ryan.
25 do ..	343	do	Paquebot Eagle	20 00	E. Petrie.
25 do ..	607	Américain....	Goëlette Luther A. Robie.....	32 00	A. McLellan.
25 do ..	191	Anglais	Brigantin Katie.	10 50	J. Farrell.
25 do ..	87	do	Goëlette Bertie C. H....	5 00	A. McPherson.
25 do ..	86	do	do Nelly B	5 00	T. Ling.
27 do ..	99	do	do Asprey.....	5 00	E. Petrie.
27 do ..	1,086	do	Paquebot Oakdene.....	50 00	J. Farrell.
27 do ..	106	do	Goëlette Pioneer	3 00	A. McPherson.
29 do ..	1,094	do	Paquebot Marmion.....	50 00	A. McLellan.
29 do ..	1,117	do ...	do George Clarkson	52 00	J. Ryan.
30 do ..	168	do	Goëlette Alta..	3 50	J. Farrell.
30 do ..	371	do	Brigantin Moss Rose	22 00	T. Ling.
30 do ..	94	do	Goëlette Susan et Annie.....	5 00	A. McPherson.
31 do ..	99	do	do Hector W. McG	5 00	J. Ryan.
31 do ..	67	do	do Crest of the Wave.....	4 00	A. McLellan.
31 do ..	97	do	do White Cloud.....	5 00	T. Ling.
31 do ..	244	do	Brigantin Zanoni.	16 00	J. Ryan.
1er nov..	1,089	do	Paquebot Oakdene.....	50 00	E. Petrie.
3 do ..	95	do	Goëlette Georgina.	5 00	J. Shanahan.
3 do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	J. Farrell.
3 do ..	90	do	do Hercules	10 00	T. Ling.
4 do ..	99	do	Goëlette H. N. Batcheldor.....	5 00	A. McPherson.
4 do ..	170	do	do T. L. Crossley	7 00	A. McLellan.
4 do ..	118	do	do Donzella.....	6 00	E. Petrie.
5 do ..	79	do	do Energy	7 50	T. Ling.
5 do ..	99	do ...	do Kalevala.....	5 00	A. McPnherson.
6 do .	109	do	do Isabella.....	6 00	J. Shanahan.
6 do ..	161	do	do Annie Simpson.....	10 50	J. Ryan.
6 do ..	98	do	do John Purney.....	5 00	E. Petrie.
7 do ..	457	do	Petite barque Canning	34 00	J. Farrell.

DROITS de pilotage perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1890—*Fin.*

Date.	Tonnage.	Nationalité.	Nom et gréement du navire.	Pilotage.	Pilote.
1890.				$ cts.	
7 nov..	96	Anglais.....	Goëlette Dominion..	5 00	J. Shanahan.
7 do ..	693	Américain....	do James Boyce.....	34 00	T. Ling.
7 do ..	86	Anglais.....	do Nelly B.....	5 00	A. McPherson.
13 do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	E. Petrie.
13 do ..	1,086	do	do Oakdene	50 00	J. Shanahan.
14 do ..	87	do	Goëlette Bertie C. H.....	2 50	T. Ling.
17 do ..	124	do	do Bonnie Doon.....	6 00	J. Farrell.
17 do ..	1,590	Américain....	do Tecumseh.....	70 00	J. Ryan.
29 do ..	1,169	do	Paquebot Orian.	54 00	E. Petrie.
21 do ..	190	Anglais... ..	do Kite	14 00	T. Ling.
21 do ..	787	do	Barque Ella Stewart.....	38 00	J. Farrell.
24 do ..	2,005	Américain....	Paquebot Mackinaw	88 00	A. McLellan.
25 do ..	190	Anglais.....	Goëlette Mystery..	7 00	J. Ryan.
26 do ..	632	do	Barque T. H. Master.....	34 00	E. Petrie.
27 do ..	161	do	Goëlette Annie Simpson.....	7 00	J. Farrell.
27 do ..	240	do	Brigantin Acadia.....	16 00	A. McLellan.
27 do ..	99	do	Goëlette Manoah.....	7 50	T. Ling.
27 do ..	244	do	Brigantin Zanoni.....	8 00	A. McMillan.
27 do ..	183	do	Petite barque Nelly	14 00	J. Shanahan.
27 do ..	101	do	Goëlette Grace Carter.....	9 00	E. Petrie.
27 do ..	1,018	Américain....	do D. H. Rivers.....	48 00	J. Farrell.
3 déc..	1,285	Anglais.....	Paquebot Netherholm...	58 00	E. Petrie.
6 do ..	730	do	Barque Hypatia.....	36 00	J. Ryan.
6 do ..	99	do	Goëlette L. T. Selig..	2 50	A. McLellan.
6 do ..	170	do	do T. L. Crossley	3 50	A. McPherson.
6 do ..	693	Américain....	do James Boyce F.....	34 00	E. Petrie.
6 do ..	190	Anglais.....	Paquebot Kite...	14 00	T. Ling.
13 do ..	529	do	Brigantin Alaska	30 00	J. Ryan.
13 do ..	86	do	Goëlette Nelly B.....	5 00	A. McPherson.
13 do ..	941	do	Barque Queen of the Fleet.....	44 00	A. McLellan.
13 do ..	99	do	Goëlette Hector W. McG....	5 00	E. Petrie.
18 do ..	190	do	Paquebot Kite.....	14 00	J. Farrell.
22 do ..	161	do	do Coila	10 50	J. Shanahan.
22 do ..	654	do	Barque Albertina..... ..	34 00	J. Ryan.
24 do ..	132	do	Goëlette Vesper.....	6 00	E. Petrie.
26 do ..	99	do	do Stella E	5 00	T. Ling.
27 do ..	360	do	Brigantin Prussia.....	11 00	J. Farrell.
31 do ..	99	do	Goëlette J. L. Seleg	5 00	A. McLellan.
				6,354 50	

COMPTE des recettes et des déboursés pour l'année terminée le 31 décembre 1890.

Date.	—	Montant.	Total.
1890.		$ cts.	$ cts.
1er jan ..	Solde au crédit de la caisse..	19 00	
1er mai..	8 patentes renouvelées, à $3....	24 00	
1er do ..	4 do de bateaux, à $1	4 00	
1er do ..	1 do de bateau ponté	5 00	
1er do ..	Patente pour la goëlette anglaise "A. J. Heisler"	10 00	
1er do ..	do do "Spring Bird"..	10 00	
			72 00
	CONTRA.		
31 déc ...	Allocation du secrétaire..	20 00	
31 do ...	Frais de voyages des commissaires	15 00	
31 do	Solde au crédit de la caisse	37 00	
			72 00

NOMS des pilotes et droits de patentes payés en 1890.

N° de la patente.	Noms des pilotes, etc.	Age.	Bateaux	Droits.
				$ cts.
1	Edward Petrie	57	1	4 00
2	Joseph Shanahan	51	1	4 00
3	John Ryan	43	.....	3 00
4	Edmond Petrie	46	1	8 00
5	James Farrell	59	.....	3 00
6	Alexander McLellan	54	.....	3 00
7	Thos. Ling	50	1	4 00
8	Allan McPherson	48	1	4 00
9	Capitaine Petham, goëlette "Spring Bird"	.....	.....	10 00
10	Capitaine McKinnon, "A. J. Heisler"	.....	.....	10 00
				53 00

RÉCAPITULATION.

8 renouvellements de patentes, à $3....	$24 00
2 patentes cabotage, à $10	20 00
4 patentes de bateaux non pontés, à $1	4 00
1 patente de bateau ponté	5 00
	$53 00

BAIE GLACÉE, C.B., 31 décembre 1890.

CHAS. H. RIGBY,
Secrétaire de la commission de pilotage.

ANNEXE No 10.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
PICTOU, N.-E., 31 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du port de Pictou pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

Vous trouverez ci-inclus un exemplaire des règlements.

Angus McDonald, pilote n° 5, a renouvelé ses cautionnements, mais n'a pas piloté pendant la saison, ayant trouvé de l'emploi à terre.

Le capitaine Ross, gardien de phare étant mort le 1er novembre dernier, le pilote Wm. Munro, n° 11, a été désigné pour le remplacer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WM. H. NOONAN,
Secrétaire de la commission.

WM. SMITH, écr,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RECETTES et dépenses provenant de tous les deniers perçus par ou pour la commission de pilotage, relativement aux pilotes ou au pilotage.

RECETTES.	$ cts.
Reçu de douze pilotes, cautionnements	12 00
do pilotage, d'après relevé	2,960 83
do capitaine Bacquet, patente	40 00
Balance due au secrétaire	87 97
	3,100 80

DÉPENSES.	
Payé aux pilotes pour pilotage	2,781 33
do au *Colonial Standard*, impressions	7 25
do à J. McK. Beattie, papeterie	3 50
do pour loyer de bureau et combustible	50 00
do appointements du secrétaire	200 00
Balance due au secrétaire pour l'an dernier	58 72
	3,100 80

J. A. GORDON,
A. J. PATTERSON,
JOHN R. DAVIES,
H. McKENZIE,
JAMES D. McGREGOR,
Commissaires des pilotes, Port de Pictou, N.-E.

RECETTES provenant des droits de pilotage pendant la saison de 1890.

——	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
Montant total reçu	....	2,960 83
De ce montant—		
Reçu de voiliers	752 50	
do paquebots	2,208 33	
		2,960 83
De ce montant—		
Reçu de navires anglais	2,284 58	
do étrangers	676 25	
		2,960 83

Capitaines munis de certificats—Amable Bacquet, vapeur *Miramichi*.
Seconds munis de certificats—Aucun.

RELEVÉ des recettes de pilotes pour 1890.

No	Noms.	Montant.
		$ cts.
1	Alexander T. Powell	9 00
2	James Fraser	147 50
3	Bryant Rogers	140 94
4	William A Cooke	374 97
5	Angus McDonald	.....
6	H. H. Powell	123 00
7	Charles A. Cooke	603 29
8	George W. Powell	78 54
9	Daniel S. Smith	525 14
11	William Munro	219 25
12	Daniel McLeod	70 00
13	Angus Smith	489 70
		2,781 33

RÈGLEMENTS DES PILOTES.

1. Les limites de pilotage pour le port de Pictou (telles qu'établies par arrêté en conseil) s'étendront depuis le point le plus à l'est de l'île Pictou, sur une ligne courant de là vers le sud-est, jusqu'à ce qu'elle touche la rive du golfe à Arisaig Pier, et seront bornées à l'ouest par une ligne tirée de l'île Amet à Rocky Point à la ligne de comté; et renfermeront toutes les eaux navigables dans le comté de Pictou.

2. Tout pilote commissionné devra, en recevant sa commission, fournir à l'administration de pilotage, s'il en est requis, un cautionnement à l'effet qu'il se soumettra aux règlements du havre et des pilotes et accomplira fidèlement ses devoirs de pilote, lui-même en la somme de quatre-vingts piastres ($80.00), avec deux cautions pour la somme de quarante piastres ($40.00) chacun, ce cautionnement sera renouvelé tous les ans, tant que le pilote continuera en charge.

3. Tout pilote qui prendra la charge d'un navire devra se conduire avec civilité et être strictement sobre durant l'accomplissement de ses devoirs, et il devra appor-

ter le plus grand soin et la plus grande diligence pour la sûreté du navire et pour empêcher qu'il ne cause aucune avarie aux autres navires, sous peine d'une amende de quarante piastres ($40.00) au plus pour chaque contravention.

4. Le pilote en charge d'un navire à l'entrée, devra, lorsqu'il passe le phare, demander au capitaine de hisser son pavillon national à la corne, au-dessus du pavillon du pilote, et le laisser flotter en entrant au havre sous peine de payer une amende de dix piastres ($10.00) pour chaque offense.

5. Tout pilote commissionné, avant d'aborder un navire, devra s'enquérir s'il y a à bord quelques maladies pestilentielles ou contagieuses, ou s'il vient de quelque part ou lieu le rendant sujet aux lois de la quarantaine, ou si c'est un navire d'immigrants. Dans l'un ou l'autre de ces cas, il n'ira pas à bord, mais son bateau sera remorqué à la poupe, et il fera hisser le pavillon national au grand mât, et mettra le navire à l'ancre à l'endroit désigné pour passer la quarantaine; il ne permettra à personne d'aller à bord ou de quitter le navire jusqu'à ce qu'il ait été visité par l'officier de santé, ni alors sans sa permission,—sous peine d'une amende de pas plus de quarante piastres ($40.00) pour chaque offense.

6. Tous différends ou toutes contestations entre les pilotes, les patrons de navire et autres, au sujet du pilotage ou de rémunération supplémentaire, et tous autres malentendus et différends survenant entre eux, seront soumis aux commissaires pour qu'ils les règlent et en décident; et la décision des commissaires, ou d'une majorité d'entre eux au sujet de tous ces différends et malentendus dans lesquels la matière en litige ne dépassera pas la somme de quarante piastres ($40.00), sera définitive et obligatoire pour toutes les parties; et tout pilote commissionné qui agira contrairement à ce règlement, ou qui refusera ou négligera de comparaître devant les commissaires après un avis de vingt-quatre heures, lorsqu'ils requerront sa présence en n'importe quelle occasion, ou qui causera quelque trouble, incommodité ou retard inutile aux patrons de navires, sera, pour chaque offense, passible d'une amende n'excédant pas quarante piastres ($40.00), et de suspension ou démission, à la discrétion des commissaires.

7. Personne ne sera commissionné comme pilote à moins d'être âgé de vingt et un ans, ni à moins d'avoir servi comme pilote commissionné, ou apprenti ou autrement sur quelque bateau-pilote, pendant au moins trois ans; et devra, lors de son examen, être trouvé capable de remplir tous les devoirs d'un pilote.

8. Chaque pilote commissionné qui n'a pas de part dans quelque bateau en commun, devra avoir son propre bateau soit découvert ou complètement ou partiellement ponté, et un homme ou un garçon d'au moins seize ans pour l'accompagner, sous peine d'une amende n'excédant pas dix piastres ($10.00) pour chaque offense. Et tous les bateaux-pilotes, possédés soit individuellement ou par plus d'une personne, et découverts ou complètement ou partiellement pontés, seront approuvés et autorisés par les commissaires, et porteront tous les numéros, noms et autres signes distinctifs exigés et spécifiés par l'article 75 de l'Acte du Pilotage, sous peine des amendes prescrites par le dit acte pour chaque offense.

9. Tout nombre de pilotes commissionnés (n'excédant pas quatre) pourront se former en compagnie, et posséder et piloter ensemble dans un bateau soit complètement ou partiellement ponté, et chaque bateau-pilote ponté sera muni de deux bouées de sauvetage au moins, sous peine d'une amende n'excédant pas dix piastres ($10.00) pour chaque négligence de ce faire. Les recettes de la compagnie seront également partagées entre eux ou autrement, selon l'arrangement entre eux.

10. Chaque pilote commissionné ou compagnie aura droit de recevoir à même le fonds de pilotage le montant gagné par lui ou eux et versé dans ce fonds à son nom ou à leurs noms, et une moitié des droits de pilotage reçus par les commissaires en vertu des articles 57, 59 et 60 du dit acte, dans les cas où les services de ces pilotes sont offerts mais non acceptés. Et les pilotes commissionnés recevront aussi à même le fonds, s'il y en a un, après que toutes les dépenses nécessaires sont payées, telle autre somme que les commissaires, à leur discrétion, leur accorderont respectivement, ou à leurs veuves et familles dans le cas de décès, de mise à la retraite ou d'accidents.

11. Chaque pilote paiera pour sa commission la somme de vingt piastres ($20) qu'il versera au fonds de pilotage en recevant son certificat, ou qui sera déduite de toute somme qu'il pourra avoir droit de recevoir à même ce fonds, à la discrétion des commissaires; et il paiera une piastre pour son obligation et une piastre pour chaque renouvellement.

12. Chaque capitaine ou second paiera pour sa commission la somme annuelle de dix piastres, lorsqu'il en recevra le certificat ou le renouvellement ; cette somme ira au fonds des pilotes.

13. Tous les droits de pilotage, qu'ils soient gagnés et perçus par les pilotes ou autrement, reçus par les commissaires, seront payés au président de leur bureau, et ce dernier tiendra un livre où seront inscrites toutes les sommes reçues et toutes celles payées aux pilotes et pour autre chose, et il tiendra aussi un livre d'après lequel il fera les rapports annuels voulus par le 24e article du dit acte.

14. Chaque pilote commissionné qui pilotera un navire à l'entrée devra, sous un jour après son arrivée, et en compagnie du capitaine si ce dernier est à terre, faire rapport et payer au dit président le montant du pilotage dû sur ce navire; et donnera au dit président tous les renseignements voulus afin qu'il les insère dans ses rapports annuels. Et chaque pilote commissionné devra de même faire rapport de tous les navires pilotés par lui à la sortie, et les honoraires payés pour ce service, et tous navires qui refusent ses services, soit à l'entrée ou à la sortie ; et tout pilote qui néglige ou refuse de se conformer au présent règlement encourra une amende n'excédant pas quarante piastres ($40) pour chaque offense.

15. Le tarif des droits de pilotage au port ou district de Pictou sera le suivant :

TARIF DE PILOTAGE.

Navires de	80	à	140	ton'x,	$ 6	à l'entrée et	$ 4	à la sortie.	
do	140	à	200	do	10	do	6	do	
do	200	à	300	do	12	do	8	do	
do	300	à	400	do	14	do	9	do	
do	400	à	500	do	15	do	10	do	
do	500	à	600	do	16	do	11	do	
do	600	à	700	do	17	do	12	do	
do	700	à	800	do	18	do	13	do	
do	800	à	900	do	19	do	14	do	
do	900	à	1,000	do	20	do	15	do	
do	1,000	ton'x et plus			$2\frac{1}{2}$ cts	à l'entrée et	2 cts	à la sortie	par ton.

Tous navires de moins de 80 tonneaux, $4 à l'entrée et $2 à la sortie.

Mettre des navires au quai et les changer de mouillage dans le havre, $4.

16. Après leur arrivée dans le havre, tous les navires qui ont besoin des services d'un pilote pour remonter au quai de chargement dans les rivières East ou Middle, paieront une somme additionnelle de vingt-cinq centins par pied de tirant d'eau, et la même somme pour descendre les dites rivières.

17. Les navires qui montent et sont hêlés par un pilote paieront demi-pilotage si les services d'un pilote ne sont pas acceptés.

Les navires qui descendent et ne se servent pas de pilote, paieront demi-pilotage à la commission de pilotage.

Tous les vapeurs paieront les mêmes taux que les navires à voiles en montant et en descendant.

Les navires entrant dans le havre seront exempts du pilotage compulsoire en dedans d'une ligne imaginaire tirée de Cole's Point à McKenzie's Head.

La commission de pilotage pourra faire remise en tout ou en partie des droits de pilotage compulsoire aux vapeurs portant les malles de Sa Majesté, à sa discrétion.

18. Tous les navires exempts du pilotage compulsoire en vertu de l'acte (et ne prenant de pilote ni à l'entrée ni à la sortie) qui ont besoin d'un pilote pour changer d'un quai de chargement à un autre, paieront cinquante centins par pied de tirant

d'eau, au lieu de vingt-cinq centins, tel que prescrit par le 16e article des règlements.

Tous les navires n'excédant pas 150 tonneaux de registre seront exemptés du pilotage compulsoire à la sortie.

19. Tout pilote qui pilotera un navire à l'entrée aura droit de le piloter à sa prochaine sortie du port, à moins que, sur plainte portée par le capitaine, l'armateur ou l'agent du navire, l'Administration du Pilotage n'en ordonne autrement.

20. Le nombre de pilotes pour le port de Pictou n'excédera pas douze.

21. Il ne sera permis à aucun pilote de quitter la circonscription de pilotage, sous aucun prétexte quelconque, sans avoir d'abord obtenu une licence spéciale.

J. A. GORDON,
J. D. McGREGOR,
A. J. PATTERSON, } *commissaires.*
J. R. DAVIES,
H. McKENZIE,
W. H. NOONAN, *secrétaire.*

ANNEXE No 11.

RELEVÉ DU PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DE SAINTE-MARIE ET LISCOMBE, DANS LE COMTÉ DE GUYSBOROUGH, PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, CANADA.

EDWARD QUINN, pilote nº 1.

Nom du navire.	Gréement.	Tonnage.	Port d'enregistrement.	Entrée.	Sortie.	Total.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dinorah	Barque	316	Arundel	8 00	10 00	18 00
Christian Wilhelm	do	386	Fredrickstad	9 00	11 00	20 00
Brodrene	Brigantin	297	Arundel	7 00	9 00	16 00
J. G. C	Goëlette	40	Canada	2 80	2 80	5 60
Ladie	do	43	do	3 01	3 01	6 02
Electric	do	58	do	4 06		4 06
Laura	do	93	do	4 00	6 00	10 00
Swallow	do	72	do	5 04	5 04	10 08
						89 76

JOHN BYRNES, pilote nº 2.

Esmeralda	Barque	295	Fredrickstad	7 00	9 00	16 00
Sea Flower	Goëlette	24	Canada	1 68	1 68	3 36
Havelock	do	77	do	5 39	5 39	10 78
Caboodle	do	93	do	4 00	6 00	10 00
						40 14

ALFRED MCDANIEL, pilote nº 3.

Can't help it	Goëlette	40	Canada	2 80		2 80
Caboodle	do	93	do	4 00	6 00	10 00
Lorne	do	55	do	3 85	3 85	7 70
Dart	do	40	do	2 80		2 80
						23 30

Cette liste comprend tous les navires qui ont pris des pilotes dans la circonscription, cette année, depuis le 31 décembre 1889 jusqu'au 31 décembre 1890. Ceux qui sont marqués Canada ont été enregistrés en Canada; les autres sont tous norvégiens.

WILLIAM PRIDE,
Secrétaire de la commission de pilotage.

31 décembre 1890.

ANNEXE No 12

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DE SYDNEY, CAP-BRETON, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
SYDNEY-NORD, C.-B., 2 février 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants concernant l'année dernière:—

1. Nombre, noms, âge des pilotes, et recettes de chacun.
2. Arrivages et droits de pilotage perçus dans chaque port.
3. Etat des recettes et dépenses.
4. Etat de compte.

Si j'ai retardé à vous les transmettre, c'est que je ne les ai pas reçus plus tôt.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. PURVES,
Secrétaire-trésorier de la commission des pilotes, Sydney.

A l'honorable
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

NOMBRE, âge, noms et montant des recettes de chacun des pilotes pour la circonscription de Sydney, pendant l'année 1890.

N°	Age	Nom.	Montant.	N°	Age	Nom.	Montant.
			$ cts.				$ cts.
1	68	John Brown	408 90	24	34	P. Young	396 54
2	64	John Curran	419 00	25	33	W. Brown	408 90
3	59	John Petrie	285 83	26	35	T. Ratchford	387 37
4	59	Con. Mullins	409 00	27	42	G. D. Townsend	392 25
5	61	D. McGillvary	409 00	28	44	J. B. McGillvary	404 12
6	53	W. Ratchford	392 15	29	47	T. Lyng	384 91
7	40	J. Cann	459 76	30	48	J. Fraser	301 25
8	40	J. Mullins	404 12				
9	48	S. Shannahan	413 29			Total payé aux pilotes	11,759 75
10	46	A. Ratchford	392 15				
11	50	J. Fraser	392 25				
12	40	J. McGillvary	426 58			*Apprentis.*	
13	47	A. McNeil	336 18				
14	60	H. McGillvary	409 00	....	....	Thomas McNeil	1,224 05
15	44	J. D. McGillvery	404 12	....	....	Ben Carroll	
16	39	John Carroll	408 90	....	....	Jos. Brown	
17	53	George Brown	459 76	....	....	Ber. Mullins	
18	48	L. Connell	329 75	....	....	P. G. Petrie	
19	34	J. Carroll	330 95	....	....	W. Shannahan	
20	34	D. Petrie	392 20	....	....	A. McNeil	
21	38	J. McNeil	336 18	....	....	E. Cann	
22	36	P. Bink	408 90				
23	39	J. Shannahan	413 29			Grand total	12,984 00

RELEVÉ des arrivages et des droits de pilotage perçus dans le district de Sydney, C.-B., pendant l'année 1890.

PORT DE SYDNEY.

Classification des navires.	Nombre.	Tonnage.	Pilotage.
			$ cts.
Vapeurs anglais	81	79,739	
do étrangers	1	722	
Voiliers anglais	13	2,637	
do étrangers	1	873	
Total	98	83,973	
Navires anglais			2,744 00
do étrangers			82 50
Total des droits de pilotage			2,826 50

MINES INTERNATIONALES.

Vapeurs anglais	94	103,453	
do étrangers	2	1,852	
Voiliers anglais	9	3,124	
do étrangers	4	665	
Total	109	109,094	
Navires anglais			3,404 00
do étrangers, 3			100 00
Total des droits de pilotage			3,404 00

MINES DE VICTORIA OU SOUTH BAR.

Vapeurs anglais	57	41,581	
do étrangers	12	16,888	
Voiliers anglais	32	5,049	
do étrangers	2	220	
Total	103	63,738	
Navires anglais			1,661 00
do étrangers			538 50
Total des droits de pilotage			2,199 50

SYDNEY-NORD.

Vapeurs anglais	66	53,978	
do étrangers	14	12,258	
Voiliers anglais	189	58,452	
do étrangers	78	14,901	
Total	347	139,589	
Navires anglais			3,782 86
do étrangers			1,515 50
Total des droits de pilotage			5,298 36

ÉTAT des recettes et des dépenses relevant de la commission de pilotage de Sydney, C.-B., année 1890.

RECETTES.	$ cts.	$ cts.
Reçu pour permis et cautionnements	90 00	
do do de bateaux	18 00	
do do de capitaines	170 00	
Total des droits de pilotage	13,828 36	
		14,106 36
DÉPENSES.		
Payé aux pilotes par les percepteurs	12,984 00	
do percepteurs	683 36	
Perçu pour la caisse de secours	161 00	
Loyer de bureau et combustible	45 00	
Dépenses de 5 commissaires	150 00	
Livres et impressions	11 13	
Télégrammes et frais de port	5 17	
Secrétaire-trésorier	100 00	
		14,139 66
Excédent des dépenses	.....	33 30

ÉTAT du compte de pilotage de la commission de Sydney, C.-B., année 1890.

DT. AV.

1890.		$ cts.	1890.		$ cts.
13 janv...	A P. McGillvery pour 1889...	10 00	13 janv...	Balance de 1889	76 20
	do 1890...	25 00		Fonds de secours, 1890	161 00
13 mai....	la veuve Brown	20 00		Intérêt sur dépôt	24 00
	do Daley	20 00	31 janv...	Balance	98 79
	do Madore	20 00			
	do Mullins	20 00			
	pilote Doyle, à la retraite	50 00			
Juin.	do Mullins do	25 00			
	do Petrie do	25 00			
Nov.....	la veuve Daly	10 00			
	do Madore	10 00			
	do Brown	10 00			
	do Mullins	10 00			
	pilote Petrie	25 00			
	do Mullins	25 00			
	Remis aux pilotes	17 50			
Déc.....	Change	4 17			
	Excédent de dépense	33 30			
		359 97			359 77
31 janv...	Balance	98 79		Dépôt	600 00

RÉCAPITULATION.

Ports.	Nombre.	Tonnage.	Pilotage.
			$ cts.
Sydney-Nord	347	139,589	5,298 36
Victoria	103	63,738	2,199 50
International	109	109,094	3,504 00
Sydney	96	83,973	2,826 50
Total	655	396,394	13,828 36

CAPITAINES PORTEURS DE PERMIS.

N°	Nom.	Classe.	Navire	Montant.
				$ cts.
1	J. P. Angrove	Paquebot	St. Pierre	20 00
2	J. Patoine	do	Polino	20 00
3	D. Fraser	do	Caban	20 00
4	D. Anderson	do	Bonavista	20 00
5	E. Moore	Goëlette	Fearnot	10 00
6	C. Ormiston	do	M. Millard	10 00
7	M. McPhee	Paquebot	Cacouna	20 00
8	J. Delisle	do	Greatland	20 00
9	N. Curry	Goëlette	Hopewell	10 00
10	J. Farquharsen	Paquebot	Hanlan	20 00
			Total	170 00

SYDNEY NORD, C.B., 31 janvier 1891.

W. PURVES,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No 13.

RAPPORT DE LA CIRCONSCRIPTION DE PILOTAGE DE NANAIMO, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

NANAIMO, C.-B., 6 janvier 1891.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous envoie les relevés de pilotage dressés par la commission de Nanaïmo, ainsi que l'exige l'acte de 1886.

Les commissaires recommandent qu'une balise en pierre soit placée sur le rocher Beacon, port de Nanaïmo, pour remplacer la balise en pierre actuelle qu'il est extrêmement difficile de voir la nuit, et qu'une nouvelle bouée soit installée pour marquer le chenal du milieu, port de Nanaïmo.

Comme le nombre des navires de commerce qui arrivent ou partent en tout temps de la nuit et du jour augmente beaucoup, les commissaires recommandent aussi fortement qu'un feu soit établi et entretenu à l'entrée du port de Nanaïmo.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
C. C. McKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

RELEVÉS de pilotage pour l'année terminée le 31 décembre 1890, conformément à l'acte de pilotage, 1886, art. 22.

(*a* et *b*). Noms et âges des pilotes, etc., et service qu'ils sont autorisés à faire.

Noms.	Ages.	Service.	Observations.
John Sabiston, aîné	64	Havre.	
John Sabiston jeune	37	District.	
Wm. McLeod McDonald	50	do	Congédié pour ivrognerie et négligence de son devoir.
Daniel Morrison	50	do	
John W. Glaholm	38	do	Résigné.
Jas. Peter Bendrodt	31	do	

(*c*). Droits de pilotage, etc. :

Demi-pilotage	$ 1 par pied.
Pilotage entier	2 do
do dans le golfe	10 par diem.
Steamers allant à l'Alaska	40 par mois.

(*d*). Montant total perçu pour droits de pilotage, distinguant les sommes reçues des navires britanniques et des navires étrangers.

Droits de pilotage perçus des navires britanniques	$ 2,744
do do étrangers	12,744
Total des droits de pilotage	$ 15,488

(*e*.) Recettes et dépenses :—

RECETTES.

Solde de 1889	$ 930 94	
Droits de pilotage pour l'année terminée le 31 décembre 1890	15,488 50	
Feux, permis et renouvellements	90 00	
Permis de bateau	10 00	
Taxe d'examen	25 00	
Amende	40 00	
		$16,583 54

DÉPENSES.

Payé au pilote McDonald	2,175 63	
Glaholm	2,939 17	
Morrison	2,871 12	
Sabiston, aîné	3,290 90	
Sabiston, jeune	2,871 12	
Beudrodt	547 34	
Commissaires	280 00	
Secrétaire	120 00	
Trésorier	120 00	
Loyer	120 00	
Impression des règlements, etc	35 00	
Dépenses imprévues	55 00	
		$15,425 28
En caisse pour 1891		$ 1,158 26

E. QUESNELL, *président.*
C. C. McKENZIE, *secrétaire intérimaire.*

Daté à Nanaïmo, 6 janvier 1891.

ANNEXE No 14.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE VICTORIA ET D'ESQUIMALT, ANNÉE 1890.

VICTORIA, C.-B., 6 janvier 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Victoria et d'Esquimalt, Colombie-Britannique, pour l'année expirée le 31 décembre 1890, ainsi que l'exige l'article 24, chapitre 54, de l'acte 36 Victoria, et j'espère que vous les recevrez à temps pour leur publication dans le supplément de votre rapport annuel. Veuillez m'envoyer un exemplaire de ce dernier lorsqu'il sera imprimé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine, Ottawa.

RELEVÉS de pilotage du district de Victoria et d'Esquimalt, du 1er janvier au 31 décembre 1890.

PILOTES AUTORISÉS.

N°	Nom.	Age.	Date de la délivrance du permis.	Ancienneté.	Observations.
1	James McIntosh..	62	23 avril 1880.....	9 janvier 1873..	Originairem. pilote de la Col.-Britan.
2	John Thompson...	41	23 do 1880.....	4 déc 1878.....	do do
3	James Ramsey....	60	21 octobre 1889....	9 juin 1873....	do do
4	William Meyer....	40	6 mai 1890.....	6 mai 1890.. ..	Pilote aussi dans les eaux du nord.

N.B.—La liste ci-dessus est celle des pilotes autorisés, et ce sont les seuls qui ont exercé cet état dans le district susdit.

Il n'y a pas de capitaine ni de seconds qui tiennent leurs permis de cette commission de pilotage, tous les certificats précédemment accordés ayant pris fin par le laps de temps.

Les paragraphes I, II et III, page 213 (supplément du 19e rapport annuel), avec réduction, page 217 (supplément du 20e rapport annuel), ainsi que les réductions, pages 200 et 201 (supplément du 21e rapport annuel), s'appliquent à cette année.

Les mêmes actes et parties d'actes de la dernière année s'appliquent à 1890, et la liste des navires exemptés et les péages à Puget-Sound restent tels qu'auparavant.

DROITS de pilotage perçus du 1er janvier au 31 décembre 1890.

Mois.	Anglais.	Étrangers.	Total.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Janvier.....	.....	607 00	607 00	N.B.—Ce total de $9,531.50 ne comprend pas une somme de $506 perçue sur les vapeurs de Puget-Sound, ni $20 perçues du remorqueur américain *Sea Lion.*
Février.....	101 50	601 60	703 10	
Mars.....	131 50	685 75	817 25	
Avril.....	152 75	669 25	822 00	
Mai.....	94 60	632 10	726 70	
Juin.....	123 25	775 25	898 50	
Juillet.....	134 25	907 25	1,041 50	
Août.....	135 50	809 00	944 50	
Septembre.....	161 25	679 75	841 00	
Octobre.....	78 00	695 50	773 50	
Novembre.....	86 70	590 00	676 70	
Décembre.....	70 00	609 75	679 75	
Total.....	1,269 30	8,262 20	9,531 50	

Dt. Recettes et dépenses, du 1er janvier au 31 décembre 1890. Av.

Date.	Nature des recettes.	Montant.	Date.	Service.	Montant.
1890.		$ cts.	1890.		$ cts.
1er janvier au 31 décembre.	Balance de l'an dernier	280 70	1er janvier au 31 décembre.	Pilotes de la C.B.—Division de Puget-Sound	280 70
do	Droits de pilotage en vertu du paragraphe IV	9,531 50	do	do Gains d'après recettes	8,578 34
do	"G. E. Starr," ½ pilotage, à la sortie	6 00	do	Frais d'enquête, 12 mois	210 00
do	Remorqueur américain, "Sea Lion," ½ pilotage, à la sortie	20 00	do	Bureau des examinateurs, droits d'examen	60 00
do	Droits de certificat, steamers de Puget-Sound	500 00	do	Dépenses de bureau, loyer, combustible, gaz, etc.	253 15
do	Droits d'examen, 3	60 00	do	Secrétaire-trésorier, 12 mois	600 00
do	Droits de licence	25 00	31 décembre	Balance au crédit de la commission de pilotage.	441 01
		10,423 20			10,423 20

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

Approuvé et trouvé correct.

RODERICK FINLAYSON, *président*,
R. P. RITHET, } *commissaires.*
THOS. B. HALL, }

ANNEXE No 15.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE YALE ET NEW-WESTMINSTER, ANNÉE 1890.

VANCOUVER, C.-B., 10 janvier 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, ainsi que le veut l'Acte de pilotage de Yale et New-Westminster, les comptes pour l'année terminée le 31 décembre 1890.

Espérant qu'ils recevront votre approbation, et que vous voudrez bien accuser réception.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. GARDNER JOHNSON,
Secrétaire.

A l'honorable
Ministre de la marine, etc.,
Ottawa.

RECETTES et dépenses des deniers reçus par ou pour la commission de pilotage relativement aux pilotes et au pilotage pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.

RECETTES.

Solde à la banque	$ 1,397 35
Droits de pilotage	13,869 25
Amendes	100 00
Permis	30 00
	$ 15,396 60

DÉPENSES.

Divisé entre les pilotes	$ 500 00
Payé aux pilotes	12,483 03
Dépenses	777 37
Solde à la banque	1,636 20
	$ 15,396 60

BILAN POUR 1890.

	Dt.	Av.
Fonds de réserve		$ 872 35
Compte de commission		1,386 22
do d'amende		100 00
do de permis		55 00
do de dépenses	$ 777 37	
Solde à la banque	1,636 20	
	$ 2,413 7	$ 2,413 57

RELEVÉS DE PILOTAGE, commission de pilotage de New-Westminster et Yale, en 1890.

N° du permis.	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
1	Donald Urquhart.....	43	Autorisé à piloter toutes espèces de navires dans les limites du district.	Service actif.
2	William Ettershank.....	48		do
3	Thomas Bebbington.....	45		do
4	George Murray Robertson.....	40		do

Les droits de pilotage actuellement en force sont les mêmes que ceux qui ont été approuvés par arrêté du conseil, le 20 septembre 1890.

DROITS DE PILOTAGE PERÇUS EN 1890.

32	navires anglais,	entrée,	49,821 ton'x.....	$ 1,720 75
105	do étrangers	do	181,138 do	4,246 75
46	do anglais	sortie	59,300 do	2,400 75
187	do étrangers	do	201,126 do	5,501 00
				$ 13,869 25

Plusieurs de ces navires sont arrivés sans payer de droits.

C. GARDNER JOHNSON,
Secrétaire, C. de P. de Y. et N.-W

ANNEXE No 16.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE D'ALBERTON POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

ALBERTON, I. P.-E., 2 janvier 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage d'une partie de la circonscription du comté de Prince, préparés jusqu'au 31 décembre dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JAMES F. WHITE,
Président.

M. WM. SMITH,
Député ministre de la marine,
Ottawa.

RELEVÉS de pilotage de la circonscription du comté de Prince, I.P.-E., pour l'année 1891.

Nombre	Nom.	Age	Date du permis.	Service.	Somme reçue.	Navires britanniques.	Etrangers.	Total.
					$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2	George Wells	25	1889	Général...	45 70	40 02	5 68	
5	Charles Gallant	33	1890	do ...	135 59	91 24	44 35	
9	John W. White	22	1890	do ...	33 40	33 40	... .	214 69
	MOINS—5 pour 100 pour dépenses d'après les règlements.	....	.....	.....	.....	... .	.....	10 73
	Somme payée aux pilotes	....	.....	.....	.....	.....	.....	203 96

Les pilotes demandent des exemplaires de l'acte concernant le pilotage.

ANNEXE No 17.

MARINE MARCHANDE.

Le nombre total de navires portés sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1890, y compris les bâtiments vieux et neufs, les voiliers, les vapeurs et les barges, était de 6,991, ayant un tonnage enregistré de 1,024,974 tonneaux, soit une diminution de 162 navires et de 15,507 tonneaux de registre par rapport à 1889. Le nombre de bateaux à vapeur portés sur les registres à la même date était de 1,364, avec un tonnage brut de 206,855 tonneaux. En estimant la valeur moyenne à $30 par tonneau, la valeur du tonnage enregistré du Canada, le 31 décembre dernier, serait de $30,749,220.

Le nombre de navires construits et enregistrés au Canada durant l'année dernière a été de 285, donnant un tonnage de registre de 52,378 tonneaux. En estimant la valeur du nouveau tonnage à $45 par tonneau, cela forme une valeur totale de $2,357,010 pour des navires neufs.

Suit un relevé du nombre de navires et du nombre de tonneaux sur les registres des différents ports d'enregistrement du Canada, le 31 décembre dernier, avec un état comparatif du tonnage de 1873 à 1890. Il est aussi publié un relevé du nombre de navires construits et enregistrés en Canada, pendant l'année dernière, et un état comparatif des nouveaux navires construits et enregistrés de 1874 à 1890 inclusivement.

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada, au 31 décembre 1890.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total, tonnage.
Amherst	12	.....	.....	1,133
Annapolis	75	2	53	11,527
Arichat	127	1	66	6,009
Barrington	42	1	15	1,786
Baddeck	1	.....	.....	75
Digby	163	4	123	12,932
Guysboro'	47	.....	.....	2,387
Halifax	839	46	5,571	60,601
Liverpool	84	2	48	7,982
Lunenburg	306	3	59	26,668
Maitland	33	.....	.....	30,720
Parrsboro'	112	2	41	25,366
Pictou	71	8	335	19,001
Port-Hawkesbury	66	2	43	2,875
Port-Medway	27	1	45	2,301
Pugwash	9	.....	.....	693
Shelburne	104	1	38	9,068
Sydney	121	9	685	5,092
Truro	4	.....	.....	1,214
Weymouth	35	1	154	3,059
Windsor	194	8	1,046	130,002
Yarmouth	321	13	2,049	103,703
	2,793	104	10,371	464,194

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Chatham	192	29	1,344	9,937
Dorchester	16	.....	.....	10,176
Moncton	13	2	50	2,626
Richibouctou	18	2	107	4,275
Sackville	10	1	215	2,052
Saint-André	151	2	45	4,235
Saint-Jean	581	57	7,689	176,159
	981	93	9,450	209,460

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Charlottetown	231	18	3,678	26,080

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst	30	.....	.....	1,098
Gaspé	39	1	709	2,397
Montréal	469	143	51,286	80,915
New-Carlisle	15	3	49	789
Percé	2	.....	.....	133
Québec	844	123	19,918	78,671
Saint-Jean	.....	.....	.....	.....
	1,399	270	71,962	164,003

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada, etc.—*Fin.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Port.	Nombre de navires.	Nombre de steamers.	Tonnage brut des steamers.	Total du tonnage.
Amherstburg	2	.....	.....	114
Belleville	14	7	502	865
Bowmanville	3	.....	.....	426
Brockville	31	28	767	839
Chatham	26	15	1,089	1,651
Chippawa	3	2	263	153
Collingwood	45	43	5,012	3,872
Cobourg	6	2	51	474
Cornwall	3	2	178	214
Cramahe	2	.....	.....	278
Deseronto	7	5	881	774
Dunnville	9	5	636	1,027
Goderich	38	19	810	1,991
Hamilton	45	28	7,740	7,368
Kingston	202	72	9,939	24,755
Morrisburg	3	1	54	382
Napanee	8	3	302	922
Oakville	4	.....	.....	323
Ottawa	177	91	10,624	18,896
Owen-Sound	32	29	4,826	3,379
Port-Arthur	4	4	361	244
Port-Burwell	16	6	167	2,008
Port-Colborne	6	2	95	680
Port-Dover	16	4	131	1,073
Port-Hope	63	38	2,796	5,642
Port-Rowan	7	1	168	935
Port-Stanley	9	7	1,754	1,409
Picton	32	9	450	2,950
Prescott	27	13	613	3,885
Sault Sainte-Marie	12	10	512	576
Sarnia	25	18	8,464	6,682
Saugeen	6	6	402	275
Sainte-Catherine	128	56	9,948	21,084
Toronto	206	136	11,350	14,565
Wallaceburg	42	22	1,460	2,593
Whitby	.....	.....	.....	.....
Windsor	53	25	5,687	5,434
	1,312	709	88,032	138,738
PROVINCE DU MANITOBA.				
Winnipeg	79	50	5,365	6,474
PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.				
New-Westminster	53	41	4,454	4,410
Victoria	143	79	13,543	11,614
Vancouver	.....	.....	.....	.....
	196	120	17,997	16,024
RÉSUMÉ.				
Nouvelle-Ecosse	2,793	104	10,371	464,194
Nouveau-Brunswick	981	93	9,450	209,460
Ile du Prince-Edouard	231	18	3,678	26,080
Québec	1,399	270	71,962	164,003
Ontario	1,312	709	88,032	138,738
Manitoba	79	50	5,365	6,475
Colombie-Britannique	196	120	17,997	16,024
	6,991	1,364	206,855	1,024,974

ETAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires portés sur les registres du Canada le 31 décembre de chaque année, depuis 1873 jusqu'à 1890, inclusivement.

Provinces.	1873.		1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Nouveau-Brunswick.. ...	1,147	277,850	1,144	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513	1,133	329,457	1,142	335,965	1,135	340,491	1,097	336,976	1,087	333,215
Nouvelle-Ecosse...	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579	3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448	3,025	558,911
Québec	1,842	214,083	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,399	1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341	1,830	224,936
Ontario	681	89,111	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761	958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481	1,081	139,998
Ile du Prince-Edouard. ..	280	38,918	312	48,388	335	50,677	338	50,692	342	55,547	322	54,250	298	49,807	288	45,931	273	45,410
Colombie-Britannique....	30	4,095	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479	51	4,482	60	4,701	63	5,049	74	6,296
Manitoba	.....	.....	.....	.....	2	178	2	178	6	246	17	1,161	22	1,924	21	1,992	24	2,130
Total	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468	7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218	7,394	1,310,896

Provinces.	1882.		1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.	
Nouveau-Brunswick.	1,065	308,980	1,107	315,906	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224	1,027	255,126	1,009	239,332	1,013	218,873	981	209,460
Nouvelle-Ecosse	3,026	546,778	3,037	541,715	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	526,921	2,845	498,878	2,851	485,709	2,855	464,431	2,793	464,194
Québec	1,754	215,804	1,739	216,577	1,628	202,842	1,631	203,635	1,650	232,556	1,586	189,064	1,498	178,520	1,455	168,500	1,399	164,003
Ontario	1,112	137,061	1,133	140,972	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929	1,275	139,548	1,330	139,502	1,352	141,839	1,312	138,738
Ile du Prince-Edouard.. .	248	41,684	241	49,446	234	39,213	227	36,040	225	30,658	225	29,031	218	26,586	224	25,506	231	26,080
Colombie-Britannique. ...	84	7,687	94	9,046	116	11,403	123	11,834	134	11,900	149	12,789	167	14,249	176	15,241	196	16,024
Manitoba	23	2,783	24	2,778	55	5,722	63	5,439	65	5,578	71	5,811	69	5,744	77	6,091	79	6,475
Total	7,312	1,260,777	7,374	1,276,440	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766	7,178	1,130,247	7,142	1,089,642	7,153	1,040,481	6,991	1,024,974

LISTE des ports où les navires peuvent être enregistrés, indiquant le nombre de navires nouvellement construits et enregistrés en Canada, pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Port.	Nombre de navires.	Tonneaux enregistrés.
Amherst	12	1,133
Annapolis	5	1,047
Arichat	1	138
Barrington	2	44
Digby	3	545
Guysboro'	2	215
Halifax	18	1,579
Liverpool	6	1,237
Lunenburg	35	3,751
Maitland	2	2,630
Parrsboro'	16	4,038
Pictou	1	98
Port-Medway	2	331
Port-Hawkesbury	2	29
Shelburne	10	1,416
Sydney	.....	.....
Truro	.....	.....
Weymouth	1	106
Windsor	19	10,558
Yarmouth	13	5,012
	150	33,907

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Chatham	9	115
Dorchester	.....	.....
Moncton	1	98
Richibouctou	1	10
Saint-André	.....	.....
Saint-Jean	23	5,250
Sackville	1	99
	35	5,572

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown	12	2,008

QUÉBEC.

Amherst	.....	.....
Gaspé	3	155
Montréal	12	4,120
New-Carlisle	.....	.....
Percé	.....	.....
Québec	10	605
Saint-Jean	.....	.....
	25	4,880

LISTE des ports où les navires peuvent être enregistrés, etc., pendant l'année terminée le 31 décembre 1890—*Fin.*

ONTARIO.

Ports.	Nombre de navires.	Tonneaux enregistrés.
Amherstburg		
Brockville	2	6
Belleville		
Bowmanville		
Chatham	2	103
Cobourg		
Collingwood	5	571
Cornwall		
Deseronto	1	3
Goderich	1	13
Hamilton	1	20
Kingston	3	542
Ottawa	5	503
Owen-Sound	2	570
Picton	1	44
Port-Burwell	1	3
Port-Dover		
Port-Hope		
Port-Arthur		
Port-Rowan		
Port-Stanley		
Prescott	1	543
Sainte-Catherine	3	173
Sarnia	1	1,372
Saugeen	1	11
Sault-Sainte-Marie		
Toronto	9	367
Windsor	2	73
Whitby		
Wallaceburg		
	41	4,917

MANITOBA.

Winnipeg	7	218

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

New-Westminster	5	404
Vancouver		
Victoria	10	472
	15	876

SOMMAIRE.

Nouvelle-Ecosse	150	33,907
Nouveau-Brunswick	35	5,572
Ile du Prince-Edouard	12	2,008
Québec	25	4,880
Ontario	41	4,917
Manitoba	7	218
Colombie-Britannique	15	876
	285	52,378

ETAT COMPARATIF des nouveaux navires construits et enregistrés au Canada pendant les années terminées le 31 décembre, 1874 à 1890 inclusivement.

Provinces.	1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.		1882.	
	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.
Nouveau-Brunswick	99	42,027	65	33,483	61	31,040	54	31,158	56	27,368	43	19,067	63	18,896	57	18,259	66	16,820
Nouvelle-Ecosse	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,980	166	49,784	126	39,208	109	31,257	150	40,465	117	26,711
Québec	73	20,796	102	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870	29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785
Ontario	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,409	42	2,464	44	3,610	54	5,111	55	4,369
Ile du Prince-Edouard	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,026	38	10,382	20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,508
Colombie-Britannique	5	276	....	.....	1	121	2	204	2	45	5	788	....	.....	2	85	8	1,631
Manitoba	....	.....	....	.....	....	.....	3	48	1	15	....	.....	1	100	2	116	1	289
Ajout. les nouv. navires construits au Canada	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873	265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113
et qui sont passés au Royaume-Uni avec un permis du gouverneur, sans être enregistrés.	6	7,746	....	.....	3	2,721	2	1,943	1	663	....	.....	....	.....	....	.....	1	1,029
Et les nouveaux navires qui ont quitté Québec pour se faire enregistrer en Allemagne.	....	.....	....	.....	1	480	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....
Total	496	190,756	480	151,012	420	130,901	432	120,928	340	101,506	265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142

	1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.	
Nouveau-Brunswick	72	21,103	46	12,888	34	7,736	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792	35	5,572
Nouvelle-Ecosse	202	35,765	178	42,032	102	24,703	93	20,948	87	12,310	116	12,965	126	19,645	150	33,907
Québec	42	6,594	32	3,815	29	4,556	27	2,683	28	2,888	23	2,669	27	3,759	25	4,880
Ontario	34	4,311	58	4,446	45	4,509	52	2,075	66	2,993	62	5,095	45	3,259	41	4,917
Ile du Prince-Edouard	17	5,343	21	5,189	11	1,707	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503	12	2,008
Colombie-Britannique	5	849	15	675	6	648	8	154	9	376	18	448	12	840	15	876
Manitoba	2	125	37	3,366	13	320	3	98	8	439	1	11	8	548	7	218
Ajouter les nouveaux navires construits au Canada et qui sont passés au Royaume-Uni avec un permis du gouverneur, sans être enregistrés.	374	74,090	387	72,411	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378
Et les nouveaux navires qui ont quitté Québec pour se faire enregistrer en Allemagne.	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....
Total	374	74,090	387	72,411	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378

TONNAGE des navires marchands de l'Empire Britannique, du Royaume-Uni et des des années 1820, 1830, 1840, 1850,

Pays.	1820.	1830.	1840.	1850.	1860.	1870.	1875.	Numéro.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	
*Empire Britann. (y compris le Royaume-Uni)..	2,648,593	2,531,819	3,311,538	4,232,962	5,710,968	7,149,134	7,744,237	1
Royaume-Uni....	....	.....	2,724,107	3,504,944	4,586,742	5,617,693	6,087,701	2
Canada....	....	.....	.....	. . ..	....	.....	1,205,565	3
Russie.....	....	....	.. ..	.....	.....	... .	.....	4
Finlande.....	.....	..... .	.....	.....	.....	.....	300,721	5
Norvège.....	.....	109,197	276,697	298,315	558,927	1,022,515	1,419,308	6
Suède	.....	.....	.....	....	.....	346,862	507,049	7
Danemark	.. ..	....	.....	.....	.. ....	178,646	244,100	8
Hambourg..... .	.....	....	.. . .	71,257	142,416	184,496	219,567	9
Brême....	17,283	20,206	43,647	67,770	121,863	171,654	182,073	10
Tout l'Empire Allemand.	....	.....	.....	.....	.....	982,355	1,084,882	11
Hollande	....	.....	.....	292,576	433,922	389,614	410,689	12
Belgique.....	.....	..... .	22,610	34,919	33,111	30,149	50,186	13
France.....	....	.....	662,500	688,153	996,124	1,072,048	1,028,228	14
†Italie.....	....	.....	.....	....	....	1,012,164	1,044,337	15
‡Empire Austro-Hongrois.....	....	.....	.....	.....	.. ....	329,377	290,450	16
Grèce.....	.....	....	.....	.....	263,075	404,063	262,032	17
§Etats-Unis— Enregis. pour l'étranger (commerce étranger).	619,048	576,475	899,765	1,585,711	2,546,237	1,516,800	1,553,827	18
Enrôlés et licenciés (y compris steamers des lacs et rivières)	661,119	591,447	1,240,860	1,899,555	2,752,938	2,677,940	3,299,905	19

* En conséquence de mesures prises pour dégager le registre britannique en 1854 et depuis, et en conséquence de modifications apportées au mode de jaugeage, le tonnage britannique depuis 1854, comparé avec les années précédentes, est beaucoup moindre qu'il aurait paru l'être si l'ancien plan de consigner les chiffres avait été continué.

† Les petits caboteurs et les bateaux de pêche sont inclus dans les relevés de 1870.

autres principales contrées maritimes de l'Europe et des Etats-Unis, dans chacune 1860, 1870, 1875 et 1880–89.

Numéro.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonx'.	Ton'x.
1	8,447,171	8,575,560	8,796,517	9,131,418	9,314,496	9,323,615	9,246,732	9,135,512	9,209,883	9,472,060
2	6,519,772	6,641,267	6,908,650	7,196,401	7,363,707	7,387,208	7,322,016	7,296,291	7,427,753	7,724,159
3	1,311,218	1,310,896	1,260,777	1,276,440	1,253,747	1,231,856	1,217,776	1,130,247	1,089,642	1,040,481
4	467,884	.....	.....	500,554	471,210	485,784	492,030	.....	.....	.....
5	272,308	274,826	283,105	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	1,518,658	1,520,404	1,530,004	1,547,194	1,583,434	1,563,020	1,524,076	1,503,572	1,534,540	.....
7	542,642	529,613	527,456	519,640	529,585	517,061	500,395	500,096	500,010	.....
8	249,466	253,409	256,858	266,396	281,343	278,738	272,500	270,515	270,941	.....
9	244,279	270,055	288,236	307,338	319,923	322,235	341,393	360,569	384,310	.....
10	270,209	280,088	299,397	307,559	319,465	319,213	334,015	324,918	325,522	.....
11	1,182,097	1,194,407	1,226,650	1,269,477	1,294,288	1,282,449	1,284,703	1,240,182	1,233,894	.....
12	328,281	305,046	302,790	309,764	308,339	302,769	286,455	256,310	245,416	.....
13	75,666	77,840	82,647	86,360	80,592	84,862	86,837	86,391	77,655	.....
14	919,298	914,373	983,017	1,003,679	1,033,829	1,000,215	993,291	972,525	961,073	.....
15	999,196	989,057	990,004	973,333	971,001	953,419	945,677	895,625	853,033	.....
16	290,971	286,556	288,011	280,184	281,346	269,763	261,588	233,179	218,041	.....
17	.....	.....	.....	.....	261,496	.....	.....	258,756	248,974	.....
18	1,352,810	1,335,586	1,292,294	1,302,095	1,304,221	1,287,999	1,111,179	1,015,563	943,784	1,021,595
19	2,715,224	2,722,148	2,873,639	2,933,392	2,967,008	2,977,935	3,019,957	3,090,282	3,248,132	3,285,880

‡ Y compris les navires qui font le commerce sur le Danube. A l'exclusion des petits caboteurs et des bateaux de pêche.

§ Exercices terminés le 30 juin. Le tonnage, pour 1870 et les années subséquentes, a été fait d'après le nouveau jeaugeage.

‖ Le tonnage enregistré est celui qui est employé dans le commerce étranger. Les navires enrôlés et licenciés sont ceux employés au commerce des rivières, des lacs et des côtes.

ANNEXE No 18.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'année expirée le 31 décembre 1889.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage. brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Athabasca	500	15 mars	2,269	189 52	A hélice, passagers.
Alberta	500	14 do	2,282	190 65	do do
Carmona	373	14 avril	980	86 40	A aubes do
Campana	300	14 do	1,679	142 32	Double-hélice, passag.
Manitoba		Pas en service.	2,616		A hélice, passagers.
Cuba	125	8 avril	931	82 48	do do
L. Shickluna		8 do	626	55 08	do fret.
Bruno		9 do	475	43 00	do do
W. B. Hall		9 do	608	53 64	do do
Anderson		10 do	16	6 28	do bât.-pêcheur.
Hiawatha		11 do	39	7 72	do rem. du havre.
Ethel		11 do	13	6 04	do rem. de pêche.
Rover		11 do	51	9 00	do remorqueur.
Susan C. Doty		12 do	26	7 08	do rem. de pêche
Meteor	40	14 do	337	34 96	A aubes, fret et passagers.
Heather Belle		15 do	20	6 60	A hélice, rem. de pêche.
Kincardine		15 do	199	20 92	do fret.
Atlantic	318	17 do	683	62 64	do passagers.
Northern Belle	250	17 do	322	49 04	do do
Baltic	307	17 do	1,324	113 92	A aubes, passagers.
Pacific	310	17 do	918	81 44	A hélice do
Chicora	872	22 do	931	82 48	A aubes do
Cibola	1,176	22 do	961	84 88	do do
Imperial		23 do	245	27 60	A hélice, fret.
John Harrison		24 do	44	10 00	do remorquenr.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Favourite	333	24 avril	491	47 28	A hélice, passagers.
Cambria	250	21 do	937	82 96	A aubes do
C. W. Chamberlain		28 do	385	35 80	A hélice, fret.
Shewanaga		29 do	96	12 66	do remorqueur.
Fred. Davidson		29 do	43	8 46	do do
Mabel		30 do	11	5 95	do do
W. M. Alderson	190	2 mai	122	17 68	A double hélice, passag.
W. J. Aikens		2 do	42	8 36	A hélice, remorqueur.
Marshall & Murray		7 do	16	6 28	do
May Flower		7 do	14	6 12	do
John William		7 do	14	6 12	do
Severn Belle		7 do	8	5 56	do
H. L. Lovering		8 do	55	9 40	do
Severn		8 do	44	8 52	do
Eva Bell		9 do	10	5 80	A hélice, rem. de pêche.
Resolute		9 do	139	16 12	A hélice, remorqueur.
Minnie Martin		9 do	10	5 80	do
F. B. Maxwell	80	1890. 15 novembre	497	47 76	A aubes, passagers.
Edward Blake		1891. 12 mai	13	6 04	A hélice, rem. de havre.
Fred. A. Hodgson		13 do	63	10 04	A hélice, remorqueur.
Waubaushene		13 do	97	12 76	do
G. P. McIntosh		13 do	58	9 64	A hélice, rem. de pêche.
Bertha Endress			32	7 56	A hélice, remorqueur.
James Story		17 mai	49	8 84	do
W. L. Davis			46	8 60	do
Edgar P. Sawyer			52	9 08	do
Clara Hickler			42	8 36	do
Hattie Vinton		29 mai	55	8 60	do
Houghton		30 do	49	8 92	A double hélice, remorqueur.
Annie Watt			61	9 88	A hélice, remorqueur.
Ongiara	244	3 juin	98	12 84	do passagers.
Orillia	225	28 mai	135	18 80	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Longford	40	28 mai	53	9 24	A hélice, passagers.
Gypsy		5 juin	20	6 60	do yacht.
Southwood	40	5 do	19	6 62	do passagers.
Comet		6 do	20	6 60	do remorqueur.
Siesta		7 do	3	5 24	do yacht.
City of Midland	400	13 do	748	67 84	do passagers.
Butcher Boy		14 do	94	10 12	do barge à fret.
Sea Flower		21 do	7	5 56	do yacht.
Enterprise	289	20 do	148	19 84	do passagers.
R. Kendrick	40	21 do	15	6 20	do do
Nipissing	100	23 do	275	30 00	A aubes do
Rosseau		23 do	53	9 24	A hélice, remorqueur.
Ethel May		23 do	4	5 32	do
Lake Joseph		23 do	28	7 24	do
Ontario		23 do	11	5 88	do
Oriole	40	24 do	78	1100	A hélice, passagers.
Muskoka	40	24 do	99	12 92	do do
Bertha May		24 do	20	6 60	do remorqueur.
Lady of the Lakes	30	24 do	10	5 80	do passagers.
Kenozha	200	25 do	191	23 28	do do
Dauntless		25 do	7	5 56	do remorqueur.
Onaganoh	45	25 do	19	6 52	do passagers.
Jennie Willson		26 do	7	5 56	do remorqueur.
Edith May			45		do passagers.
Camilla		28 juin	54	9 32	do yacht.
Wenonah	40	8 juillet	161	20 88	do et à aubes, passagers.
Emulator	15	8 do	25	7 00	A hélice, passagers
Lady Katrine		8 do	16	6 28	do remorqueur.
		1890.			
Excelsior	40	30 novembre	35	7 80	do passagers.
Mary Louise	40	29 do	64	10 12	do do
Florence	13	30 do	8	5 64	do do
		1891.			
Erastus Wiman	20	9 juillet	54	9 32	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Northern	19	30 novembre	99	12 92	A aubes, passagers.
		1891.		Deux années	
Cecebe		11 juillet	11	11 76	A hélice, remorqueur.
Abeona		14 do	46	8 68	do yacht.
Siskiwit		Pas employé	47		do remorqueur.
Queen	20	11 juin	7	5 56	do passagers.
Isabella		21 juillet	44	8 52	do remorqueur.
Conqueror		21 do	25	7 00	do do
Port Elgin Queen		22 do	37	7 56	do do
Tender	17	22 do	31	7 40	do passagers.
Maud	35	23 do	18	6 46	do do
Home Rule			3	5 26	do remorqueur.
Pochahontas		24 juillet	32	7 40	A aubes do
Eagle		26 do	12	5 96	A hélice, remorqueur.
Alfred Morrell		26 do	40	8 76	do do
Adrelexa		26 do	15	6 20	do do
Thames		28 do	76	11 08	do fret.
Rock		28 do	14	6 12	do rem. de pêche.
Superior		28 do	82	12 12	do remorqueur.
Equal Rights		11 août	6	5 48	do do
Mary Beck		12 do	16	6 26	do do
Minniehaha		13 do	32	7 56	do do
Maud S		13 do	14	6 12	do do
Seguin		16 do	818	73 44	do fret.
Douglas		19 do	5	5 40	do remorqueur,
Sweet Mary		20 do	13	6 04	do do
S. R. Norcross			22		do do
Maggie McLean			37		do do
Cherokee			179		do do
Mascot			21	6 68	do rem.de pêche.
Gertrude A. Rennie			14		do do
Copanoning					do remorqueur.
Purvis		8 septembre	13	6 04	do rem.de pêche.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers. autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Advance		8 septembre	72	10 76	A hélice, rem. de pêche.
Clara		8 do	12	5 96	do do
Skipper		Non enregistré		5 64	do remorqueur.
Fanny Arnold		10 septembre	73	10 84	do do
P. S. Hiesorett		10 do	45	8 60	do do
Simpatica				5 00	do yacht.
Henry Smyth		10 septembre	40	8 20	do remorqueur.
Annie Clark		12 do	52	9 08	do rem. de pêche.
Evangeline		13 do	24	6 84	do yacht.
Vixen		15 do	68	10 44	do remorqueur.
George Dean		Non enregistré		5 64	do do
Maggie May		19 septembre	46	8 68	do do
Frank Reed		19 do	34	7 72	do do
P. M. Campbell		20 do	49	8 84	do do
Grace Darling		22 do	28	7 24	do do
Bob Foot			39		do rem. de pêche.
George Douglas		24 septembre	42	8 36	do remorqueur.
Alpha			34		do do
Maganetawan		15 octobre	208	29 52	do do
			27,465	2,704 56	

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX À VAPEUR inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Ontario	500	19 mars	1,615	137 20	A aubes; passeur de wagons.
Frank Jackman		24 do	39	8 12	A hélice, remorqueur.
Erin		26 do	512	45 96	do fret.
Dolphin		26 do	13	6 04	do remorqueur.
Africa		27 do	482	43 56	do fret.
J. C. Clark	277	3 avril	145	19 60	do passeur.
Niagara		5 do	468	42 44	do fret.
John Hunter		5 do	32	7 56	do remorqueur.
Lewis Shickluna		Non certifié	16	6 28	do do
Alert		7 avril	47	8 76	do do
Sylvester Neelon		7 do	46	8 68	do do
Tecumseh		7 do	840	72 20	do fret.
R. S. King		7 do	58	9 64	do remorqueur.
Inez		7 do	59	9 72	do do
Mary		8 do	62	9 96	do do
Maggie		8 do	37	7 96	do do
Clinton		8 do	430	39 40	do fret.
Jane Armstrong		8 do	45	8 52	do remorqueur.
Metamora		9 do	239	24 12	do do
Sir S. L. Tilley	10	9 do	1,178	102 24	do passagers et fret.
Enterprise		9 do	915	78 20	do fret.
H. Neelon		9 do	65	10 12	do remorqueur.
James Norris		9 do	50	9 00	do do
M. R. Mitchell		9 do	40	8 20	do do
W. A. Rooth		9 do	52	9 16	do do
Nellie Bly		9 do	6	5 48	do rem. de pêche.
Dominion		9 do	478	43 24	do fret.
Charlton		10 do	261	25 88	do remorqueur.
Lothair		10 do	413	37 96	do fret.
Onaping		10 do	256	25 48	do remorqueur.
Hope	350	11 do	170	21 60	do passeur.
Saginaw		11 do	357	33 56	do remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
United Lumbermen	.....	12 avril	399	36 90	A hélice, fret.
Lurline	.....	12 do	66	10 28	do yacht et rem.
Acadia	125	15 do	806	72 50	do passagers.
Myles	.....	15 do	1,211	101 88	do fret.
Lake Michigan	.....	15 do	573	50 84	do do
Celtic	60	15 do	698	63 84	do passagers.
Canada	25	15 do	644	59 52	do do
St. Magnus	30	15 do	853	76 24	do do
Wales	.....	16 do	350	33 00	do fret et rem.
Electric	.....	19 do	4	10 64 / 2 ans.	do yacht de plais.
Isaac May	.....	21 do	558	49 64	do fret.
United Empire	396	22 do	1,961	164 88	do passagers.
Sovereign	.....	23 do	684	59 72	do fret.
City of Chatham	553	24 do	341	35 28	do passagers.
Ocean	125	25 do	684	62 72	do do
Persia	150	25 do	757	68 56	do do
Lakeside	491	25 do	348	35 84	do do
Macassa	539	26 do	459	44 72	Double hélice, passagers
Esperanza	.....	1er mai	17	6 36	A hélice, yacht.
Canadian	340	6 do	231	26 48	A aubes, passeur.
John Hanlan	172	6 do	37	7 96	A hélice, passeur.
Mascotte	128	6 do	49	8 92	do
Sadie	377	6 do	154	20 32	A aubes, passeur.
Modjeska	720	7 do	455	44 40	Double hélice, passagers
Joe Mac	.....	7 do	44	8 44	A hélice, remorqueur.
Hector	.....	8 do	43	8 44	do
Ella Taylor	.....	8 do	34	7 72	do
Golden City	.....	8 do	35	7 80	do
Union	150	9 do	267	29 36	A aubes, passeur.
M. A. Bennett	.....	9 do	34	7 72	A hélice, remorqueur.
Island Queen	100	12 do	23	6 84	do passeur.
Kathleen	200	12 do	110	16 80	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Gertrude	163	12 mai	76	11 08	A hélice, bat.-passeur.
Arlington	100	12 do	23	6 84	do
Truant	100	12 do	23	6 84	do
City of London	300	13 do	79	11 32	A aubes, excursions.
Thames	300	13 do	82	11 56	do
Sea King		14 do	129	15 32	A hélice, remorqueur.
Dispatch		14 do	33	7 64	do rem. de pêche.
Kittie Haight		14 do	60	9 80	do remorqueur.
Mazeppa	300	15 do	146	19 65	do passagers.
J. W. Steinhoff	463	16 do	312	32 96	do excursions.
Clarke Brothers		16 do	5	5 40	do remorqueur.
Jessie L. McEdward	116	12 do	21	6 68	do bat.-passeur.
Ada Alice	64	19 do	15	6 20	do do
Chicoutimi	278	19 do	110	16 80	A aubes do
Rescue	20	19 do	7	5 56	A hélice do
Luella	122	10 do	38	8 04	do do
Maid of the Mist	80	21 do	62	9 96	do do
Greyhound	491	22 do	337	34 96	do excursions.
C. H. Merritt	304	23 do	122	17 68	do do
Telegram	25	30 avril	322	33 76	do passagers.
Nina		28 mai	11	5 88	do rem. de pêche.
City of Dresden	25	30 avril	194	23 52	do passagers.
Willie Scagel		28 mai	22	6 76	do remorqueur.
Viola		29 do	68	10 44	do yacht.
Blandina		2 juin	46	8 68	do do
Lilly		2 do	22	6 76	do remorqueur.
*City of Windsor * Autrefois "E. K. Roberts."	80	4 do	511	48 88	do passagers.
Byron Trerice	120	4 do	268	29 44	do do
M. A. Laughlin		9 do	23	6 84	do remorqueur.
Nautilus	40	9 do	9	5 72	do passagers.
Home Rule		10 do	81	11 48	do remorqueur.
Dixie		Non certifié	37	7 96	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Huron	500	17 juin	1,052	92 16	Double hélice, passeur de wagons.
International	500	17 do	851	76 08	do do
Jessie		19 do	118	14 44	A hélice, remorqueur.
Ontario		18 do	57	9 56	do do
W. J. Taylor		18 do	9	5 72	do yacht.
Ruby	40	20 do	72	10 76	do passagers et remorqueur.
Nellie May		20 do	11	5 88	do rem. de pêche.
Uncle John		20 do	7	5 56	do do
James Buckley		20 do	10	5 80	do do
Kingfisher		20 do	14	6 12	do do
Lottie Maud		21 do	10	5 80	do do
Conservative		21 do	7	5 56	do do
Ida Bell		21 do	6	5 48	do do
Ripple		25 do	15	6 60	do remorqueur.
W. O. Ireland		25 do	105	13 40	do fret.
Harry Sewell		25 do	25	7 00	do remorqueur.
Energy		25 do	116	14 28	do fret.
Messenger		25 do	15	6 20	do remorqueur.
Starlight		25 do	16	6 28	do do
Ariadne		25 do	38	8 04	do do
Sea Gull		26 do	41	8 28	do do
		1890.			
Mary		1er déc.	4	5 32	do do
		1891.			
Grace Darling		26 déc.	26	7 08	do do
W. F. McRae		26 do	46	8 68	do do
Interocean	40	26 do	148	19 84	do passagers.
Enna		26 do	6	5 48	do remorqueur.
Frankie		26 do	24	6 92	do yacht et remorqueur.
Spray		26 do	47	8 76	do remorqueur.
*Eurydice * Autrefois "Hastings."	555	28 do	590	55 20	A aubes, excursions.
Mayflower	900	28 do	189	23 12	do bat.-passeur.
Queen of the Isles	100	24 do	40	8 20	A hélice, passagers.
Startled Fawn		4 juillet	25	7 00	do yacht.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.			
Maggie Mason	40	7 juillet	56	9 46	A hélice, passagers.
Naiad	Enregistre.	non complété.			do yacht.
Juno		10 juillet	210	21 80	do fret.
Ranger		11 do	8	5 64	do yacht.
Dominion	Enregistre.	non complété.			do fret.
Vick		12 juillet	13	6 04	do remorqueur.
Alfred Wilson		12 do	33	7 64	do do
P. Cress		15 do	63	10 04	do fret.
Maud L		15 do	14	6 12	do remorqueur.
Spray		16 do	15	6 20	do rem. de pêche.
Elgin		16 do	16	6 28	do remorqueur.
Phenix		16 do	37	7 96	do do
Verbena May		16 do	5	5 40	do do
Ocean Lilly		Non certifié	3	5 24	do do
Agnes		17 juillet	23	6 84	do do
Eagle		1890. 15 déc.	14	6 10	do do
J. H. Jones		1891. 18 juillet	208	21 64	do rem. de pêche.
Clenas		14 août	28	7 24	do do
A. Chambers		14 do	23	6 84	do do
Orcadia		15 do	23	6 84	do do
Juno		14 do	28	7 24	do do
W. H. Seibold		13 do	22	6 76	do do
Myrtie		Non certifié	35	7 80	do do
Sea Gull		do	19	6 52	do do
James Clark		14 août	48	8 84	do do
Ivy Alderson	100	do 15	39	8 04	do passagers.
Maid of the Mill		Non certifié	8	5 72	do yacht.
H. H. Jennie		1890. 1er déc.	148	16 84	do fret.
Primrose	900	1891. 25 août	189	23 12	A aubes, passeur.
International		26 do	82	11 56	A hélice, remorqueur.
E. Windsor		Non certifié	86	11 88	do fret.
City of Mt. Clemms		27 août	102	13 16	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Gordon Jerry		27 août	124	14 92	A hélice, remorqueur.
Gordon Gauthier		30 août	26	7 08	do rem. de pêche.
Walter Scott		30 do	26	7 08	do do
Harold Gauthier		30 do	9	5 72	do do
Monarch	322	13 sept.	2,017	169 36	do passagers.
Arbutus		18 do	49	8 92	do remorqueur.
W. M. German			28	7 24	do passagers.
Lansdowne	300	23 sept.	1,571	133 68	A aubes, pass. de wag.
Great Western	300	23 do	1,080	94 40	do do
Owen		27 do	103	13 24	A hélice, fret.
C. J. G. Munro		7 oct.	43	8 44	do remorqueur.
Augusta		8 do	57	9 56	do do
Hiawatha	300	14 do	163	20 96	do passeur.
Lillie Smith			302	29 16	do fret.
			36,585	3,905,87	

O. P. ST. JOHN,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.
DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Cause de la non-inspection et classe du bateau.	
			$ cts.		
Algonquin	1,806	1,172	149 48	A hélice, fret.	Exemptés de l'inspection par ordre du département.
Rosedale	1,040	560	.....	do do	
Ann Long	45	30	.....	do remorqueur.	Pas employés.
Bruce	16	10	.....	do do	
George Maytham	40	27	.....	do do	
Herbert M	26	18	.....	do do	
Ida	21	6	.....	do yacht	
Kate Murray	3	2	.....	do remorqueur.	
La Belle	75	58	.....	do fret	
Lillie	50	34	.....	do passagers	
Minnie Kidd	18	12	.....	do remorqueur.	
Mocking Bird	38	26	.....	do passagers	
Mizpah	18	12	.....	do rem. de pêc.	
Ontario	1,338	910	.....	do passagers	
Prowett Beyer	10	6	.....	do do	
Rupert	512	292	.....	A aubes do	
River Bell	8	5	.....	A hélice, yacht	
Sunbeam	4	2	.....	do do	
Stella	9	6	.....	do remorqueur.	
Zephyr	19	11	.....	do yacht	
City of Stratford	6	5	5 48	do remorqueur ; sur ch. pour réparations.	
Myrtle	9	7	.....	A hélice, passagers.	Dégréés avant l'expiration de leurs certificats.
Saucy Jim	93	63	.....	do remorqueur.	
*C. F. Dunbar	33	22	.....	do do	
Rosamond	23	15	.....	do yacht	
Uncle Jim	11	8	.....	do remorqueur.	
Fanny	5	5	.....	A hél., r. de pêche.	Pas d'inspection demandée.
Halcro	8	5	.....	do yacht	
James Leighton	23	16	6 84	do remorqueur.	
Rescue	20	17	.....	do rem. de pêc.	
Sutton Belle	6	4	.....	do remorqueur.	
Sarah E. Day	5	4	5 32	do do	
Welcome	21	14	.....	do rem. de pêc.	

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890—*Fin.*

DIVISION D'ONTARIO-OUEST—*Fin.*

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Othello.....	8	5	.....	A hélice, remorqueur de pêche ; lac Supérieur.
R. F. Child	5	3	.....	A hélice, yacht ; lac Nipissingue.
	5,372	3,490	167 12	

* Autrefois H. B. Payne.

O. P. ST. JOHN,
JAMES JOHNSTON,
Inspecteurs de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.
DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Erin	Fret.	14 avril	512·22	45 90	A hélice ; tous les lacs.
J. C. Clark	300	3 do	145·23	19 60	do Sarnia et Port-Huron.
Niagara	Fret.	4 do	668·00	42 44	do tous les lacs.
Africa	do	8 do	482·39	43 56	do do
Pacific	310	9 do	918·08	81 44	do Collingwood et Soo.
Clinton	Fret.	10 do	430·00	39 00	do tous les lacs.
Bruno	do	11 do	474·98	43 00	do do
W. B. Hall	do	11 do	607·70	53 64	do do
Cuba	125	11 do	890·82	82 48	do Montréal et Chicago.
Sir S. L. Tilley	10	9 do	1,177·77	102 24	do tous les lacs.
Dominion	Fret.	9 do	478·13	43 24	do do
Enterprise	do	9 do	914·92	78 20	do do
Lake Michigan	do	15 do	573·00	50 84	do do
Myles	do	14 do	1,210·63	101 88	do do
Acadia	125	14 do	806·36	72 50	do Montréal et Chicago.
Wales	Fret.	15 do	350 01	33 01	do tous les lacs.
Atlantic	318	17 do	682·63	62 64	do Collingwood et Soo.
Baltic	307	17 do	1,323·77	113 92	A aubes do
Northern Belle	250	17 do	322 21	49 04	A hélice ; Collingwood et ports de la baie Georgienne.
Canada	25	15 do	444 45	59 52	do tous les lacs.
Carmona	373	21 do	979·93	86 40	A aubes ; Owen-Sound et Soo.
Meteor	40	21 do	336·61	34 96	do tous les lacs.
Cambria	250	21 do	937·26	82 96	do Owen-Sound et Soo.
Campana	300	22 do	1,678 79	142 32	Double hélice ; Sarnia et Duluth.
Athabasca	500	22 do	2,268·63	189 52	A hélice ; Owen-Sound et Pt-Arthur
Alberta	500	22 do	2,282·14	190 56	do do do
L. Shicluna	Fret.	8 do	625·81	55 06	do tous les lacs.
Ocean	150	24 do	683·72	62 72	do Hamilton et Montréal.
St. Magnus	30	15 do	852·85	76 24	do tous les lacs.
Celtic	60	15 do	698·04	63 84	do do
United Empire	396	22 do	1,960·65	164 88	do Sarnia et Duluth.
Sovereign		29 do	684·08	59 72	do tous les lacs.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année, etc.—Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Hope..	350	30 avril...	169·96	21 60	A hélice ; Windsor et Détroit.
Telegram	25	30 do ..	321·59	33 76	do lac Erié.
City of Dresden.....	25	30 do ..	193·87	23 52	do do
Ontario	500	19 mai...	1,615·40	137 20	A aubes ; passeur de wagons à Windsor.
Lakeside.....	491	25 avril...	348·24	35 84	A hélice ; Toronto et Ste-Catherine.
Cibola	1,176	22 do ..	961·47	84 88	A aubes ; Toronto et Niagara.
Lothair	Fret.....	10 do ..	412·92	37 96	A hélice ; tous les lacs.
C. W. Chamberlain..	do	28 do ..	384·98	35 80	do do
Luella	122	10 mai....	37·83	8 04	do Toronto ; bateau-passeur.
Macassa	539	62 do	459·06	44 72	Double hélice ; Toronto et Hamilton
Persia	150	25 avril...	756·64	68 50	A hélice ; Ste-Catherine et Montréal
J. L. McEdwards ...	116	12 mai....	21·40	6 68	do Toronto ; bateau-passeur.
Island Queen	100	12 do	23·31	6 84	do do
Arlington.....	100	13 do	23·37	6 84	do do
Truant.....	100	13 do	23·31	6 84	do do
Kathleen	200	13 do	109·82	16 80	do Toronto et Long Branch.
Gertrude	163	13 do . ..	75·54	11 08	do Toronto ; bateau-passeur.
Chicora	872	13 do	930·50	82 48	A aubes ; Toronto et Niagara.
Canadian..	340	14 do	230·51	26 48	do Toronto ; bateau-passeur.
Mascot..	128	14 do	48·94	8 96	A hélice do
John Hanlan	172	14 do	36·96	7 96	do do
Sadie.....	377	6 do	154·18	20 32	A aubes do
Thames..... ..	300	15 do	81·72	11 56	do London et Spring Bank.
City of London.....	300	15 do	78·85	11 32	do do do
Union	150	16 do	104·10	29 36	do Fort-Erié et Black-Rock.
Modjeska	720	7 do	454·98	44 40	Double hélice ; Toronto et Hamilton
Mazeppa	300	15 do	145·59	19 63	A hélice ; baie Burlington.
Chicoutimi.....	278	20 do	100·47	16 80	A aubes ; Toronto et Lorne Park.
J. W. Steinhoff	463	16 do	311·80	32 96	A hélice do Victoria Park.
Ada Alice..	64	21 do	15·43	6 20	do Toronto ; bateau-passeur.
Greyhound.....	491	22 do ...	337·03	34 96	do Toronto et Lorne Park.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année, etc.—Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Favorite	333	23 mai	491·33	47 28	A hélice ; Owen et Parry Sounds.
Maid of the Mist	80	17 do	61·97	9 94	do Chutes Niagara.
Longford	40	28 do	53·29	9 24	do lac Couchiching.
Orillia	224	29 do	134·59	18 80	do do
United Lumbermen	Fret	2 avril	398·91	36 90	do sur tous les lacs.
City of Chatham	553	24 do	340·54	35 38	do Chatham et Détroit.
Byron Trerice	120	4 juin	268·04	29 44	do Sarnia et Amherstburg.
Ongiara	224	14 do	97·77	12 84	do Lewiston et Niagara.
F. B. Maxwell	80	1890. 15 nov.	197·11	47 76	A aubes ; Midland et Parry-Sound.
Southwood	40	1891. 11 juin	18·78	6 62	A hélice ; lac Couchiching.
Siesta			3·46	5 24	do non certifié ; trop petit pour passagers.
R. Kendrick	40	11 do	14·96	6 26	do lac Simcoe.
City of Midland	309	14 do	748·41	67 84	do Collingwood et ports de la baie Georgienne.
W. M. Alderson	191	13 do	121·00	17 68	do Meaford et baie Nicholl.
C. H. Merritt	340	23 do	121·58	16 68	do Toronto et Long-Branch.
Huron	500	17 do	1,051·41	92 16	Double hélice ; Sarnia et Pt. Huron.
International	300	17 do	850·92	76 08	A hélice do do
Nautilus	40	18 do	8·65	5 72	do canal Welland.
Enterprise	289	20 do	148·19	19 84	do lac Simcoe.
Oriole	40	54 do	74·79	11 00	do lacs Muskoka.
Lady of the Lakes	30	24 do	10·35	5 80	do do
Muskoka	40	25 do	74·98	12 92	do do
Onaganah	25	25 do	18·73	6 52	do do
Edith May			44·88		do non certifié ; droits et honoraires non payés.
Kenoyho	200	26 do	191·53	23 28	do lacs Muskoka.
Nipissing	100	26 do	275·45	30 00	do do
Mayflower	900	28 do	189·40	23 12	A aubes ; bateau-passeur ; baie de Toronto.
Imperial	Fret	23 avril	245·10	27 60	A hélice ; ports de la baie Georgienne.
Dixie			37·02	7 96	do allant comme remorqueur sur la Grande-Rivière.
City of Windsor	80	5 juill.	510·52	48 88	do Windsor et lac Huron.
Emulator	15	8 do	24·99	7 00	do rivière Maganettawan.
Wenonah	40	8 do	160·66	20 88	A aubes et hélice ; Burk's Falls.
Mary Louise	40	1890. 29 nov.	63·62	10 12	A hélice ; lac Trading.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année, etc.—Ontario-Ouest—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Florence	13	30 nov	8·42	5 64	A hélice ; lac Trading.
Erastus Wiman	20	1891. 9 juill.	53·53	9 32	do Huntsville et endroits environnants.
Excelsior	40	1890. 30 nov.	34·62	7 80	do do do
Northern	19	30 do	98·63	12 92	A aubes do do
Rescue	20	1891. 19 mai	7·22	5 56	A hélice ; baie de Toronto.
Eurydice	554	28 juin	589·89	55 20	A aubes ; Toronto et Wilson, N.Y.
Manitoba			2,615 85		A hélice ; non employé.
Maggie Mason	40	7 juill.	55·77	9 46	do baie d'Hamilton.
Juno	Fret	10 do	209·50	21 80	do tous les lacs.
Ruby	40	20 do	72·22	10 76	do Port-Stanley et environs.
Kincardine	Fret	15 avril	198·57	20 92	do tous les lacs.
Equal Rights					Employé comme remorqueur à Penetanguishene.
Ivy Alderson	100	15 août	38·67	8 04	A hélice ; ports Dover et Rowan.
Adrelexa					do employé comme remorqueur à Midland.
Inter Ocean	40	26 juin	147·88	19 84	do Wallaceburg et Sarnia.
Sequin	20	16 août	818·07	73 44	do tous les lacs.
Tender	17	22 juill.	30·50	7 40	do Penetanguishene et Muskoka Mills.
Maud	35	23 do	18·26	6 46	do Penetanguishene et Indian Cove.
Primrose	900	25 juill.	189·40	23 12	A aubes ; passage d'eau de Toronto.
Algonquin	Fret	8 sept.	1,805·61	149 48	A hélice ; tous les lacs.
Lansdowne	300	24 do	1,570·90	133 68	A aubes ; bateau-passeur du chemin de fer à Windsor.
Great Western	300	24 do	1,080 33	94 40	do do
Monarch	332	13 do	2,017·41	169 36	A hélice ; Sarnia et Duluth.
Hiawatha	300	14 oct.	162·62	20 96	do do Port-Huron.
Lillie Smith	Fret	27 do	302·31	29 16	do Kingston et baie Georgienne.
Tecumseh	do	11 avril	839·67	38 60	do tous les lacs.
Cruiser					Vapeur du gouvernement.
Queen	20	11 juin	6 63	5 56	A hélice ; Belle Ewart et Rock's Point.
Bayfield					Vapeur du gouvernement.
Total			56,398·18	5,103 54	

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Mocking Bird	38·02	25·85	.. ....	Passagers ; Owen-Sound ; pas employé.
Ontario	1,103·91	750·95	... .	do et fret ; Sarnia do
Rupert	511·97	292·48	.....	do Toronto do
Lillie	49·53	33·69	....	do rivière Niagara do
Prowett Byer	10·14	6·26	....	do Hamilton do
Myrtle	9·40	7·45	....	Yacht ; lac Howard do
*Rosedale	1,040·49	659·78	.. ..	
Total	2,763·46	1,776·46		

*Le Rosedale n'a pas été inspecté l'inspecteur des chaudières n'étant pas autorisé à signer un certifica d'inspection ; les droits et hono ires, montant $88.90, ont été payés à Owen-Sound, le 9 avril 1890.

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Armenia		31 mars	642·67	56 44	A hélice, fret.
Traveller		16 avril	207·52	21 64	A aubes, remorqueur.
John A. Macdonald		3 do	273·00	26 84	do do
Hero	475	2 do	342·12	35 36	do passagers.
D. R. Van Allen		3 do	317·95	30 44	A hélice, fret.
D. D. Calvin		5 do	749·53	65 00	do do
Chieftain		5 do	434·68	39 80	A aubes, remorqueur.
Maud	390	7 do	292·81	31 44	do passagers.
Pierrepont	415	7 do	251 98	28 16	do do
Scotia		7 do	458·33	41 64	A hélice, fret.
Reliance	25	8 do	239·14	27 12	do fret et passagers.
Desoronto	84	8 do	67·91	10 44	A hélice, passagers.
Armenia	275	8 do	109·99	16 80	do do
Resolute	25	9 do	371·86	37 76	do fret et passagers.
Ella Ross	300	9 do	324·88	34 00	A aubes, passagers.
Rescue		10 do	52·29	9 16	A hélice, remorqueur.
Nile		10 do	96·30	12 68	do fret.
Glengarry	10	11 do	494·83	47 60	do fret et passagers.
James A. Walker		11 do	183·58	19 72	A hélice, remorqueur
David G. Thomson		12 do	185·05	19 80	do do
McArthur		12 do	190·46	20 20	do do
Norseman	450	12 do	782·71	70 64	A aubes, passagers.
Jessie Hall		14 do	56·54	9 56	A hélice, remorqueur.
Alma Munroe	124	17 do	890·82	79 28	do fret et passagers.
Glide		18 do	77·90	11 24	A hélice, remorqueur.
Hiram A. Calvin		19 do	300·00	29 00	A aubes do
Wm. Johnston		19 do	80·65	11 48	A hélice do
Myra		22 do	73·21	10 84	do do
H. F. Bronson		23 do	137·12	15 96	do do
Active		23 do	345·88	32 68	do do
Empress of India	680	25 do	579·05	54 32	A aubes, passagers.
Alexandria	580	25 do	863·15	77 04	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Rideau Belle	50	29 avril	130·59	18 48	A hélice, passagers.
Kathleen	200	29 do	385·78	38 88	do do
Ranger		2 mai	13·83	6 12	do remorqueur.
Princess Louise	240	3 do	114·88	17 20	do passagers.
Lily		5 do	16·01	6 28	do remorqueur.
Geraldine		7 do	17·90	6 44	do yacht.
John Haggart	200	28 do	112·21	16 96	do passagers.
Col. By		10 do	9·31	5 72	do remorqueur.
Water Lily		14 do	95·77	12 68	do fret.
Reindeer	140	15 do	58·29	9 64	do passagers.
Varuna	198	15 do	134·04	18 72	do do
Mary Ethel	50	16 do	98·61	12 92	Roue centrale, bat.-pas.
Eliza Bonar		16 do	25·68	7 08	A hélice, remorqueur.
Annie Gilbert	30	17 do	19·00	6 60	do passagers.
Nellie Cuthbert	100	19 do	59·03	9 72	do do
D. P. Dey		17 do	11 26	5 88	do remorqueur.
Ometa		19 do	21·59	6 76	do yacht.
A. B. Cook		20 do	34·17	7 72	do remorqueur.
Saxon		20 do	180·90	19 48	do fret.
Water Lily		21 do	4·00	5 32	do remorqueur.
Freemason		23 do	104 82	13 40	do fret.
Spartan	350	27 do	1,168·72	101 52	Chalan, passagers.
Corsican	400	29 do	1,203·24	104 24	do do
Thistle		3 do	36·02	7 88	A hélice, rem. de pêche.
Peerless		30 do	25·61	7 08	do remorqueur.
Khartoum	39	21 do	62 71	10 04	do passagers.
Edmond		30 do	39·10	8 12	do remorqueur.
Robert Anglin		27 do	97·18	12 76	do fret.
Eleanor		27 do	24·97	7 00	do remorqueur.
Dream		10 juin	12·16	5 96	do yacht.
Catherine	30	13 do	14·76	6 20	A hélice, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
City of Belleville	250	31 décembre	101·16	16 08	A aubes, passagers.
		1891.			
Pomona		11 juin	4·88	5 40	do yacht.
Echo	28	12 do	6·06	5 48	do passagers.
Island Queen	300	10 do	98·09	12 84	do do
Clipper		13 do	3·75	5 32	do yacht.
Carlton	35	13 do	8·11	5 64	do passagers.
Transit	450	18 do	140·81	19 20	do do
Umbria		16 do	42·98	8 44	do remorqueur.
Caribou	250	17 do	144·19	19 52	do passagers.
Triton	25	16 do	11·11	5 88	do do
Dorothy		17 do	10·09	5 80	do yacht.
Spray		19 do	4·19	5 32	do do
Where Now		Non certifié	47·78	8 84	do do
Naiad		25 juin	17·55	6 44	do do
Bell Amelia		Non certifié	3·80	5 32	do remorqueur.
Nora	35	1er avril	28·13	7 24	do passagers.
Emma Munson		18 mai	32·63	7 64	do remorqueur.
Vega	20	28 juin	6·96	5 56	do passagers.
Antelope	40	17 do	19·59	6 60	do do
Pearl	16	11 juillet	7·70	5 64	do do
Sunbeam		11 do	13·43	6 05	do remorqueur.
Beaver	75	12 do	18·00	6 44	do passagers.
Golden Eye	171	12 do	287·60	31 04	A aubes, do
Daisy	60	14 do	7·20	5 56	A hélice, do
Express		15 do	3·90	5 32	do remorqueur.
Eva		15 do	33·60	7 72	do do
Waterwitch		16 do	9·20	5 72	do do
Mary Louise	40	16 do	10·00	5 80	do passagers.
Myrtle		17 do	27·46	7 16	A aubes, remorqueur.
Alice Ethel	175	17 do	71·75	10 76	do passagers.
Stranger		18 do	28·00	7 24	A hélice, remorqueur.
Dominion	100	18 do	45·88	8 68	A aubes, passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Esturion	325	22 juillet	118·36	17 44	A aubes, passagers.
Beaubocage	150	22 do	129·00	18 32	do do
Zetta Bruce	25	24 do	8·75	5 72	A hélice. do
Maple Leaf	70	24 do	26·08	7 08	do do
Bella Fair		24 do	6·60	5 56	do remorqueur.
Dawn	35	26 do	20·20	6 60	do passagers.
Mary Ellen	117	28 do	44·50	8 60	do remorqueur.
Undine		28 do	4·90	5 40	do yacht.
Cruiser	75	29 do	39·10	8 12	do passagers.
Garnet		1er août	18·98	6 52	do do
Marquis of Lorne		4 do	20·19	6 60	do yacht.
Zeila		Non certifié	3·40	5 24	do do
Corrella		6 août	3·81	5 32	do do
Princess Louise	100	19 do	26·36	7 08	do passagers.
Grenada	175	19 do	57·00	9 56	do do
Mona		20 do	24·87	7 00	do remorqueur.
Albert Wright		20 do	29·00	7 32	do do
Sarah Daly		21 do	24·61	7 00	do do
Fearless		do 21	46·38	8 68	do do
Ivy	35	22 do	7·43	5 56	do passagers.
Gilbert		23 do	40·83	8 28	do remorqueur.
Alaska	100	23 do	48·74	8 92	do passagers.
Alert	40	23 do	49·83	9 00	do do
Ventura		26 do	6·77	5 56	do yacht.
Ingomar		4 sept.	18·21	6 44	do do
Prince Edward		12 do	18·22	6 44	Roue centrale, bat.-pas.
Alberta		12 do	68·00	10 44	do do
Daisy		13 do	4·89	5 40	A hélice. yacht.
Tropic	35	5 do	8·86	5 72	do passagers.
Nellie		18 sept.	6·82	5 56	do yacht.
May Flower		19 do	4·20	5 32	do remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

Non du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations
		1891.		$ cts.	
Enterprise.....	.....	Non certifié.	60·38	9 80	A aubes, remorqueur.
Ontario Belle.....	.....	20 sept.	7·00	5 56	A hélice, yacht.
Total.....	.....	.....	17,104·11	2,083 73	

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Outlet Queen	18·45	12·07	.....	Non employé ; à hélice, passagers.
Siesta	14·96	9·48	.....	do do yacht.
Anna	7·89	6·49	.....	do do remorqueur.
Utica	52·00	39·00	.....	do do passagers.
Pioneer	28·07	19·09	.....	do do do
Anglo-Saxon	69·01	43·41	.....	do à aubes, remorqueur.
Mary Ellen	81·20	51·16	.....	do do do
	271·58	180 70	.....	

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Armenia		21 mars	642·67	56 44	A hélice, fret.
D. R. Vanallen		3 avril	317·95	30 44	do do
D. D. Calvin		5 do	749·53	65 00	do do
Maud	390	7 do	292·81	31 44	A aubes, passagers.
Scotia		7 do	458·33	41 64	A hélice, fret.
Reliance	25	8 do	239·14	27 12	A double hélice, passag.
Deseronto	85	8 do	67·91	10 44	A hélice do
Armenia	275	8 do	109·99	16 80	do do
Resolute	25	9 do	371·86	37 76	A double hélice do
Glengarry	10	11 do	494·83	47 60	A hélice do
Hero	475	3 do	342·12	35 36	A aubes do
Norseman	450	12 do	782·71	70 64	do do
Pierrepont	415	7 do	251·98	28 16	do do
Alma Monro	125	17 do	890·82	79 28	A hélice do
Empress of India	680	25 do	579·05	54 32	A aubes do
Alexandria	580	25 do	863·15	77 04	do do
Rideau Belle	50	29 do	130·59	18 48	A hélice do
Kathleen	200	29 do	385·78	38 88	do do
Princess Louise	240	3 mai	114·88	17 20	do do
Ottawa	200	12 do	116·00	17 28	A aubes do
Union	35	12 do	75·04	11 00	A hélice do
Reindeer	140	15 do	58·29	9 64	do do
Varuna	198	15 do	134·04	18 72	do do
Mary Ethel	50	16 do	98·61	12 92	Roue centrale do
Annie Gilbert	30	17 do	19·00	6 60	A hélice do
Nellie Cuthbert	100	19 do	59·03	9 72	do do
Saxon		20 do	180·90	19 48	do fret.
Ella Ross	300	9 avril	324·88	34 00	A aubes, passagers.
Isaac May		21 do	558·28	49 64	A hélice, fret.
Spartan	350	27 mai	1,168·92	101 52	A aubes, passagers.
Corsican	400	29 do	1,203·24	104 24	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisés.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
John Haggart	200	28 mai	112·21	16 96	A hélice, remorqueur.
Island Queen	300	10 juin	98·09	12 84	do do
City of Belleville	250	1890. 31 déc	101·17	16 08	do do
Echo	28	1891. 12 juin	6·06	5 48	do do
Catherine	32	13 do	14·76	6 20	do do
Carlton	35	13 do	8·11	5 64	do do
Triton	25	16 do	11·11	5 88	do do
Caribou	250	17 do	144·19	19 52	do do
Transit	450	18 do	140·81	19 20	Double hélice, passeur de wagons.
Spray		Non émis	4·19	5 32	A hélice, passagers.
Belle Amelia		do	3·80	5 32	do do
Nora	35	1er avril	28·13	7 24	do do
Queen of the Isles	100	4 juin	40·22	8 20	do do
Enterprise	200	30 do	7·62	5 64	Chalan do
Vega	20	28 do	6·96	5 56	A hélice do
Khartoum	39	21 mai	62·71	10 04	do do
Antelope	40	17 juin	19·59	6 60	do do
Pearl	16	11 juillet	7·70	5 64	do do
Beaver	75	12 do	18 00	6 44	do do
Ark	192	12 do	48·20	3 84	Chalan do
Golden Eye	171	12 do	287·60	31 04	A aubes do
Daisy	60	14 do	7·20	5 56	A hélice do
Otonabee	200	15 do	49·00	3 92	Chalan do
City of Peterboro	385	14 do	49·50	3 92	do do
Jumbo	100	14 do	13·40	1 06	do do
Consort	110	15 do	16·20	1 28	do do
Lindsay	575	16 do	75·00	6 00	do do
Mary Louise	40	16 do	10·00	5 80	A hélice do
Luella	90	16 do	20·00	1 60	Chalan do
Alice Ethel	175	17 do	71·75	10 75	A aubes do
Dominion	100	18 do	45·88	8 68	do do
Paragon	400	19 do	71 00	5 68	Chalan do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Esturion	325	22 juillet	118·36	17 44	A aubes, passagers.
Beaubocage	150	22 do	129·00	18 32	do do
Poloma	750	23 do	121·50	9 72	Chalan do
Maple Leaf	70	24 do	26·08	7 08	A hélice do
Zetta Bruce	25	24 do	8·75	5 72	do do
Chemong	300	25 do	103·23	8 25	Chalan do
Dawn	35	26 do	20·20	6 60	A hélice do
Mary Ellen	117	28 do	44·50	8 60	do do
Katchawanook		Non certifié	29·53	2 36	Chalan do
Cruiser	75	29 juillet	39·10	8 12	A hélice do
Wave Crest	200	28 do	42·21	3 37	Chalan do
Princess Louise	100	19 août	26·36	7 08	A hélice do
Ivy	35	22 do	7·43	5 56	do do
Grenada	175	19 do	57·00	9 56	do do
Alert	40	23 do	49·83	9 00	do do
Alaska	100	23 do	48·74	8 92	do d
Alberta	Bat. pass.	12 sept.	68·00	10 44	Roue centrale, passeur.
Prince Edward	do	12 do	18·22	6 44	do do
Tropic	35	5 do	8·87	5 72	A hélice, passager.
Total			14,649·39	1,600 04	

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Utica	52·06	39·00	Non payés	Non employé, à aubes, passagers.
Pioneer.....	3·80	2·60	do	do do
Outlet Queen.....	18·45	12·07	do	do do
Fearless.....	46·38	31·54	8 68	Employé comme remorqueur seulement.
Total	120·63	85·21	8 68	

THOS. DONNELLY,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits du tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1891.		$ cts.	$	
Welshman	.....	11 avril..	143	11 44	5	A hélice, fret.
Antelope	.....	17 do ..	82	6 56	5	do remorqueur.
St. George	.....	22 do ..	20	1 60	5	do do
Hochelaga	775	23 do ..	419	33 52	8	A aubes, passagers.
Longueuil	850	23 do ..	365	29 20	8	do
Union	40	25 do ..	75	6 00	5	A hélice, passagers.
Pembroke	.....	25 do ..	162	12 96	5	A aubes, remorqueur.
Dauntless	.....	25 do ..	342	27 36	5	do
H. F. Bronson	.....	25 do ..	72	5 76	5	A hélice, remorqueur.
Hiram Robinson	.....	25 do ..	61	4 88	5	do
Ottawa	200	25 do ..	116	9 28	8	A aubes, passagers.
Pattie	.....	25 do ..	272	21 76	5	do remorqueur.
J. L. Murphy	.....	26 do ..	173	13 84	5	A hélice, remorqueur.
G. H. Perley	.....	26 do ..	102	8 16	5	do
E. B. Eddy	.....	28 do ..	78	6 24	5	do
Dolphin	.....	28 do ..	70	5 60	5	do
Agnes McMahon	.....	28 do ..	82	6 56	5	do
Elgin	.....	29 do ..	108	8 64	5	do
Notter	.....	29 do ..	13	1 04	5	do
100 Island Rambler	50	29 do ..	20	1 60	5	A hélice, passagers.
Empress	800	29 do ..	677	54 16	8	A aubes, passagers.
Minnie Bell	.....	29 do ..	22	1 76	5	A hélice, remorqueur.
Mansfield	50	30 do ..	121	9 68	8	A aubes, passagers.
Geo. A. Harris	.....	30 do ..	87	6 96	5	A hélice, remorqueur.
Vesta (yacht)	.....	30 do .	14	1 12	5	do yacht.
G. B. Pattie	.....	30 do ..	30	2 40	5	do remorqueur.
Monitor	.....	30 do ..	333	26 64	5	A aubes do
Albert	.....	30 do ..	217	17 36	5	do do
Olive	225	20 mai...	213	17 04	8	A hélice, fret et passagers.
Windemere (yacht)	.....	21 do ..	35	2 80	5	do yacht.
Elévateur à grain n 10.	.....	22 do ..	173	13 84	5	Elévateur à grain.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1891.		$ cts.	$	
Elévateur à grain n° 14		22 mai	181	14 48	5	Elévateur à grain.
do 11		22 do	169	13 52	5	do
do 12		22 do	183	14 64	5	do
do 7		22 do	170	13 60	5	do
Owens		22 do	156	12 48	5	A aubes ; remorqueur.
Princess	443	23 do	579	46 32	8	do passagers.
Maude	350	23 do	269	21 52	8	do do
Prince of Wales	500	23 do	610	48 80	8	do do
Elévateur à grain n° 9		23 do	172	13 76	5	Elévateur à grain.
do 13		23 do	178	14 24	5	do
Nosbonsing		2 5do	25	2 00	5	A hélice ; remorqueur.
Booth		25 do	234	18 72	5	A aubes ; remorqueur.
John B. Fraser	200	25 do	118	9 44	8	do passagers.
Sparrow		25 do	25	2 00	5	A hélice ; remorqueur.
Archie Stewart		26 do	80	6 40	5	do
Vermont		26 do	206	16 48	5	A aubes ; remorqueur.
John		26 do	203	16 24	5	do
Ada		26 do	28	2 24	5	A hélice ; remorqueur.
Hiram Easton.		26 do	34	2 72	5	do
E. G. Laverdure		26 do	54	4 32	5	A hélice ; passagers.
John Heney.		27 do	19	1 52	5	do remorqueur.
Resolute		27 do	30	2 40	5	do remorqueur.
Birdie Jones		27 do	2	0 16	5	do passagers.
Pearle		28 do	5	0 40	5	do do
E. Davis		28 do	37	2 96	5	do do
Janet Craig	50	29 do	12	0 96	5	do do
Elévateur à grain n° 6		9 juin	170	13 60	5	Elévateur à grain.
do 1		9 do	83	6 64	5	do
Filgate	500	10 do	263	21 04	8	A aubes ; passagers.
Cultivateur	100	11 juin	152	12 16	8	Roue centrale ; passagers.
South Eastern	700	11 do	395	31 60	8	A hélice ; passagers.
Coban	40	12 do	1,063	85 04	8	do fret et passagers.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc—Division de Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1891.		$ cts.	$	
Harry Bate	300	13 juin	254	20 32	8	A hélice, fret et passagers.
Gatineau	300	14 do	293	23 44	8	A aubes; passagers.
Chaffey	50	14 do	42	3 36	5	A hélice; passagers.
Garnet	242	14 do	98	7 84	5	A aubes; passagers.
C. Anderson	100	14 do	105	8 40	8	A hélice; passagers.
Chipmonk (yacht)		16 do	20	1 60	5	do yacht.
W. F. Logie		20 do	17	1 36	5	do remorqueur.
Georgiana		21 do	53	4 24	5	do do
Sovereign	500	21 do	637	50 96	8	A aubes; passagers.
Calumette		23 do	40	3 20	5	A hélice; remorqueur.
W. H. Nasmith		24 do	49	3 92	5	do do
J. R. Booth		25 do	132	10 56	5	do do
Silver Spray		26 do	130	10 40	5	do do
W. C. Francis		4 juill	37	2 96	5	do do
Florence		4 do	62	4 96	5	do do
St. Louis		7 do	34	2 72	5	do do
Shanly (Gouvernement)		8 do				do do
John A		9 do	19	1 52	5	do do
Mountain Maid	250	9 do	118	9 44	8	A aubes; passagers.
Lady of the Lake	700	9 do	607	48 56	8	do do
May Flower		10 do				A hélice do
H. Bonnefant	25	15 do	22	1 76	5	Roue centrale do
Alexandria (yacht)		19 do	53	4 24	5	A hélice; yacht.
St. Peter		21 do	43	3 44	5	do remorqueur.
Reliance	50	23 do	78	6 24	5	A aubes; passagers.
Greetlands	80	24 do	1,091	87 28	8	A hélice; fret et passagers.
Agnes	50	28 do	29	2 32	5	A hélice; passagers.
Eva	25	28 do	6	0 48	5	do do
High Rock		28 do	7	0 56	5	do remorqueur.
River Bell		28 do	7	0 56	5	do do
Montmorency		28 do	18	1 44	5	do do
Kate		28 do	23	1 84	5	do do
Rockland		29 do	78	6 24	5	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Montréal—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.		Observations.
		1891.		$ cts.	$	
Aid		29 juillet	25	2 00	5	Roue à l'arrière ; rem.
Mouche à Feu	50	29 do	20	1 60	5	do passagers.
Bonito	30	29 do	17	1 36	5	A hélice do
Glide	100	30 do	80	6 40	5	do do
John	50	30 do	35	2 80	5	Roue à l'arrière do
Charlotte	100	30 do	59	4 72	5	A hélice ; remorqueur.
Belmont		1er août	133	10 64	8	A aubes ; passagers.
Argo		12 do	154	12 32	5	do remorqueur.
Dora	50	12 do	48	3 84	5	A hélice ; passagers.
Meteor	75	12 do	132	10 56	8	do do
D. A. Martin		13 do	47	3 76	5	do do
Clyde		13 do	29	2 32	5	do do
Toneata	25	13 do	14	1 12	5	do do
Emerillion	25	14 do	15	1 20	5	do do
Lotta		14 do				do do
Charlotte	50	14 do	14	1 12	5	do do
Mattawan	50	14 do	22	1 76	5	do do
D. McLaughlin		15 do	22	1 76	5	do remorqueur.
Bonavista	50	20 do	1,306	104 48	8	do fret et pass.
Percy		20 do	7	0 56	5	do remorqueur.
Rigeaud		26 do	46	3 68	5	do do
Maggie R. King		1er sept.	27	2 16	5	do do
H. M. Mixer		8 do	21	1 68	5	do do
Hall	300	9 do	247	19 76	8	do fret et pass.
Dandy		11 do	46	3 68	5	do remorqueur.
Shickluna		19 do	66	5 28	5	do do
St. Anne		23 do	25	2 00	5	do do
Plover		23 do	43	3 44	5	do do
Cacouna		25 do	1,451	116 08	8	do fret.
Gertie		6 octobre.	17	1 36	5	do remorqueur.
Monarque		9 do	136	10 88	5	A aubes ; do
Tim Doyle		13 do	20	1 60	5	A hélice do
Wm. Paul		15 do	7	0 56	5	do do
Totaux			19,135	1,530 80	708	

JOHN BURGESS, *inspecteur de bateaux à vapeur.*

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Elévateur à grain nº 4	188	118	.....	Non employé.
do 1	165	102	.....	do
do 5	151	91	.....	do
do 8	178	112	.....	do
do 2	172	104	.....	do
Nama (yacht)	30	.....	7 40	Dégréé avant l'inspection.
Islmay do	7	.....	.....	Inspection pas demandée.
Transfer	619	395	...	Non employé.
Danhireda	46	31	.....	Dégréé avant l'inspection.
Castor	54	35	.....	Non employé.
Powerful	254	160	.....	do
J. K. Ward	23	15	.....	Doute qu'il soit dans cette division.
G. H. Millen	11	7	.....	Dégréé avant l'inspection.
Sandy	29	20	.....	Temps non expiré.
Total	1,927	1,190	7 40	

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Berthier	700	25 novembre	1,100	96 00	A aubes, passagers, Trois-Rivières et Montréal.
Sorel	300	25 do	158	20 64	do Sorel et Montréal.
Terrebonne	450	25 do	601	56 08	do do
Polino	60	25 décembre	807	72 56	A hélice, fret et passagers, Montréal et St-Jean, Terreneuve.
C. J. Bridges	Equip. seul.	Dépt des T.P.	.....	.....	A hélice, remorqueur.
M. F. Pearson	do	do	.....	.....	do
St. Paul	do	do	.....	.....	do
St. James	do	do	.....	.....	do
Chambly	600	25 novembre	647	59 76	A aubes, passagers, Chambly et Montréal.
Cultivateur	700	25 do	694	63 52	do Sorel do
Francis	Equip. seul.	Dépt des T. P.	.....	.....	A hélice, remorqueur.
Delisle	do	do	.....	.....	do
Trois Rivières	1,000	25 novembre	1,710	144 80	A aubes, passagers, Québec et Montéral.
Ida	100	25 do	163	21 04	A hélice, passagers, Chambly et Montréal.
Mouche à Feu	300	25 do	214	25 12	A aubes, passagers, Sorel et Berthier.
Montreal	800	25 do	2,211	184 88	do Québec et Montréal.
John Young	Equip. seul.	25 do	163	18 04	do remorq. do
Hope	do	25 do	305	29 40	do do
South	450	25 do	349	35 92	A aube, bat.-pass., Lévis et Québec.
North	450	25 do	289	31 12	do do
Miramichi	300	25 do	727	66 16	A aubes, passagers, Pictou et Montréal.
Lord Stanley	Equip. seul.	25 décembre	276	27 08	A hélice, remorqueur, golfe et Montréal.
Jacques Cartier	do	25 novembre	143	19 44	A aubes, remorqueur, Québec et Montréal.
Florence	do	25 do	113	14 04	A hélice, remorqueur, golfe, Québec et Montréal.
C. W. Jonces	do	25 do	38	8 04	A hélice, remorqueur, Québec et Montréal.
Union	773	20 octobre	687	62 96	A aubes, passagers, Chicoutimi et Québec.
Rivière du Loup	150	25 novembre	173	21 84	do Varennes et L'Assomption.
Laprairie	997	25 do	523	49 84	A aubes, bat.-pass., Montréal et Laprairie.
Rodolphe	Equip. seul.	25 do	116	17 28	A aubes, remorqueur, Sorel et Pierreville.
Canadien	60	25 do	26	7 08	A hélice, passagers, Sorel et Lanoraie.
Lake	Equip. seul.	25 do	145	16 60	do remorq., golfe et Montréal.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Aurelia	Equip. seul.	25 novembre	32	7 56	A hélice, havre de Québec, remorqueur.
Activity	do	25 décembre	15	6 20	do do
Otter	123	1er do	219	25 52	do passagers, Québec et Natashquan.
Victor	Equip. seul.	1er do	35	7 80	do havre de Québec, remorqueur.
Beaver	do	25 novembre	273	26 84	A aubes, remorqueur, golfe et Montréal.
William	do	Echoué avant paiem. des dr'ts	.....	.....	
Blandford	do	25 novembre	65	10 20	do remorq., Québec do
Fairy	do	25 do	26	6 28	A hélice, hav. de Québec, remorq.
Ida	do	25 do	26	7 08	do do
St. Croix	541	25 do	445	43 60	A aubes, passagers, Ste-Croix et Québec.
Pilgrim	455	25 do	262	28 96	do Saint-Nicholas et Québec.
Olivia Gordon	Equip. seul.	25 do	36	7 88	A hélice, remorqueur.
Brothers	526	25 do	262	28 96	A aubes, passagers, Ste-Anne et Québec.
Hubert Larkin	Equip. seul	25 do	49	8 92	A hélice, hav. de Québec, remorq.
Stormy Petrol	do	25 do	11	5 88	do do
Swallow	do	25 do	9	5 72	do do
Marie Louise	do	25 do	99	12 92	A aubes, remorq., riv. Bersimis.
Champion	do	25 do	185	19 80	A hélice, remorq., golfe et Montréal.
Rhoda	do	25 do	182	19 56	A aubes do
May Flower	do	25 do	13	6 04	A hélice, havre de Québec, remorqueur.
C. Holiwell	do	25 do	9	.....	do do
Osprey	do	25 do	10	5 80	do do
Hope	do	25 do	20	6 60	do do
Margaret	do	25 do	67	10 36	do do
McNaughton	do	25 décembre	137	15 96	A hélice, remorqueur, golfe et Montréal.
Montmagny	450	25 novembre	361	36 08	A aubes, passagers, Berthier et Québec.
Dan	100	25 do	56	9 48	A hélice, passagers, lac et rivières.
Bohemian	500	25 do	1,138	99 04	A aubes, passagers, Cornwall et Montréal.
Magnet	625	25 do	1,029	90 32	do Ste-Anne et Montréal.
Asilda	Equip. seul.	25 do	24	6 92	A hélice, remorqueur.
W. Ross	do	25 do	14	.....	do do
James	do	25 do	127	15 16	A aubes do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Flora	Equip. seul.	25 nov.	50	9 00	A hélice, remorqueur.
Mersey	do	20 do	60	9 80	A hélice, remor., havre de Québec.
Florence (goélette).	do	20 déc.	133	15 64	do golfe do
J. R. Souter	do	20 do	11	5 88	do havre do
Five Brothers	do	20 do	10	5 80	do do do
Orléans	475	20 do	181	22 48	A hélice, bateau-passeur, Québec. et l'île d'Orléans.
Randolph	Equip. seul.	20 do	16	6 28	A hélice, remor., havre de Québec.
H. C. Curtis	do	20 do	36	7 88	do do
Honke Dore	do	20 do	5	5 40	do do
St-Louis	551	25 nov.	428	42 24	A aubes, passagers, Québec et St-Jean Deschaillons.
Etoile	591	25 do	560	52 80	A aubes, passagers, Québec et St-Jean-Deschaillons.
St-George	Equip. seul.	25 do	13	6 04	A hélice, remor., havre de Québec.
St-Roch	do	25 do	18	6 44	do do
Two Brothers	do	25 do	23	6 84	do do
Richelieu	100	25 do	33	7 64	A hélice, pass., Belœil et Montréal.
Passport	400	25 do	1,034	90 72	A aubes, pas., Toronto et Montréal.
Algerian	400	25 do	914	81 12	do do
Corinthian	400	25 do	1,062	92 96	do do
Québec	800	25 do	3,056	252 48	do Québec et Montréal.
Johanna B	Equip. seul.	M'ché une fois.	17	.....	
Vega	250	do	132	18 56	A hélice, passagers, Québec et St-Romuald.
L'Ami	Equip. seul.	do	16	6 28	A hélice, remor., havre de Québec.
Lévis	350	do	156	20 48	do pas., Québec, St-Romuald.
		1891.			
Potaris	400	10 juin	533	50 64	do bat.-pas. d'hiver, Québec.
Canada	Equip. seul.	.....	239	.....	
		1890.			
Rival	do	25 nov.	125	15 00	A aubes, remorq., Québec et lac.
Diver	do	25 do	86	11 88	A hélice, sauvetage dans le golfe.
		1891.			
Newfoundland	do	20 juin	918	78 44	A hélice, Montréal et côte.
		1890.			
Contest	150	25 nov.	262	28 96	A aubes, av. de la malle, Rimouski.
Anglesea	Equip. seul.	25 do	153	17 24	A aubes, remor., Bic et Montréal.
Canada	500	25 do	2,009	168 72	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Ed Arpin	25	25 do	5	5 40	A hélice, yacht de plaisance, Sor

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage. brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Acadian	Equip. seul.	20 juin	931	79 48	A hélice, fret, Montréal et côte.
		1890.			
Dauntless	do	25 déc.	81	11 48	do rem., golfe et Montréal.
Almanda	do	26 do	11	5 88	do remor., havre de Québec.
Dama	40	25 do	55	9 40	do yacht de plaisance, Québec et Montréal.
Lizzie	Equip. seul.	Brûlé avant que les droits furent payés.			
		1891.			
Albani	do	19 juillet	58	9 64	A hélice, yacht de plais., Kingston.
		1890.			
Victory	do	20 nov.	42	8 36	do remorq., riv. Pabos.
		1891.			
Pilot	350	21 juillet	426	42 08	do bat.-p. d'hiver, Québec.
		1890.			
Lady Belleau	Equip. seul.	25 déc.	81	11 48	do sauvetage dans le golfe.
Conqueror	do	25 nov.	233	23 64	A aubes, remor., golfe et Montréal
Ida	do	25 do	.....	.....	A hélice, yacht de plaisance, lac. St-Joseph.
Swan	do	25 do	8	5 64	A hélice, yacht de plaisance, lac Edouard.
Ema	do	25 do	.....	.....	A hélice, yacht de plaisance, lac St-Jean.
Paribonka	do	25 do	144	.....	A aubes, remor., lac St-Jean.
Undine	do	25 do	17	.....	A hélice do
Bourgeois	200	25 do	170	21 60	A aubes, b.-p. T.-Rivières et Laval.
		1891.			
Glorias	145	1er juin	109	16 72	A hélice do do
		1890.			
Arthur	Equip. seul.	25 nov.	33	.....	A aubes, remorq. do
Robert Stoker	do	25 do	14	.....	A hélice do
Jomo	100	25 do	75	11 00	A aubes, bateau-passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
St-George	Equip. seul.	25 do	.....	.....	A aubes, remorqueur, Nicolet.
St. Olaf	150	25 déc.	305	32 40	A hélice, pass., Pictou et Madeleine
Admiral	350	25 nov.	682	62 56	A aubes, pass., Dalhousie et Gaspé.
Vulcan	40	25 do	22	6 76	A hélice, bat.-passeur, Dalhousie et Magwash.
Frances	60	25 do	19	6 52	A aubes, bateau-passeur, Campbellton et Cross Point.
Oak Bay	Equip. seul.	25 do	29½	7 56	A aubes, remorq., Campbellton.
Christiana	do	25 do	57	9 36	A aubes, remorqueur.
Maggie H	do	25 do	.....	5 00	A hélice, do
Albion	do	25 do	7	5 56	do yacht de pl., l. Mégantic.
L'Isle aux Noix	do	25 do	20	6 60	do do do
Lena	do	25 do	22	.....	do do do
Vesta	do	25 do	4	5 32	do do Trois-Rivières.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Queen	350	1er juin	367	37 36	A hélice, bateau-passeur d'hiver, Québec.
		1890.			
Forest	Equip. seulement.	25 nov.	26	7 08	do remorq., riv. Chicoutimi.
Thor	do	25 do	322	30 76	A aubes, remorq. do
Cou Koo	do	25 do	6	5 48	A hélice, remorq. do
Kinogami	do	25 do	21	6 68	do do
Dot	do	25 do	10	5 80	do do
Chicoutimi	do	25 do	.....	5 00	do do
Bella	do	25 do	51	9 08	do do
Batiscan	do	25 do	40	8 20	A aubes, remorq., riv. Batiscan.
Sorel Boy	do	25 do	5	5 40	A hélice, remorq., havre de Québec.
Maud	do	25 do	54	9 32	A aubes, remorq., Trois-Rivières.
Lucie	do	25 do	24	.....	do do
Total	.....	.....	31,044	3,433 92	

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

Bateaux à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
Hercules	200	125	Non payés	A aubes, remorqueur ; dégréé.
Lady Dufferin	5	3	do	A hélice, rem., havre de Québec ; dégréé.
Relief	381	193	do	do sauvetage dans le golfe ; do
Bienvenu	648	373	do	A aubes, passagers, dégréé.
Maggie Bell	372	226	do	do remorqueur ; dégréé.
Cité	52	33	do	do do do
Patrick Murphy	10	4	do	A hélice, rem., havre de Québec, dégréé.
Total	1,668	957		

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Chambly	600	25 nov.	647	59 76	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
Trois Rivières	1,000	25 do	1,710	144 80	do do do Trois-Riv.
Cultivateur	700	25 do	694	63 52	do bateau-passeur, Montréal et île Ste-Helène.
Terrebonne	450	25 do	601	56 08	A aubes, passagers, Montréal et Sorel.
Berthier	700	25 do	1,100	96 00	do do do Trois-Riv.
Montréal	800	25 do	2,211	184 88	do do do Québec.
Goul	300	25 do	158	20 64	do bateau-passeur, Sorel et Berthier.
Ida	100	25 do	247	27 76	do passagers et fret, Montréal et Chambly.
Polino	60	25 déc.	807	72 56	A hélice, passagers et fret, Montréal et Saint-Jean, Terreneuve.
Ed. Arpin	25	25 nov.	5	5 40	A hélice, yacht de plaisance, Montréal et Chambly.
Rivière-du-Loup	150	25 do	173	21 84	A aubes, bateau-passeur, Varennes et L'Assomption.
Mouche-à-feu	300	25 do	214	25 12	A aubes, passagers, Montréal et Sorel.
Longueuil	889	25 do	365	37 20	do bat.-pass., Hochelaga et Longueuil.
Miramichi	300	25 do	727	66 16	do passagers, Montréal et Pictou.
Canadien	60	25 do	26	7 08	A hélice, passagers, Sorel et Lanoraie.
North	450	25 do	289	31 12	A aubes, bateau-passeur, Québec et Lévis.
South	450	25 do	349	35 92	do do
Maud	350	25 do	269	29 52	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
Princess	443	25 do	579	54 32	do do
Bohemian	500	25 do	1,138	99 04	A aubes, passagers, Montréal et Cornwall.
Dan	100	25 do	56	9 48	A hélice, bat.-pass., Toronto et Long Branch.
Brothers	526	25 do	262	28 96	A aubes, passagers, Québec et Sainte-Anne.
Etoile	591	25 do	560	52 80	do Québec et Saint-Jean Deschaillons.
St. Louis	541	25 do	428	42 24	A aubes, passagers, Québec et Saint-Jean Deschaillons.
Pélérin	455	25 do	262	28 96	A aubes, passagers, Québec et St-Nicholas.
Otter	123	1er déc.	219	25 52	A hélice, passagers et fret, Québec et les ports du golfe.
Montmagny	450	25 nov.	351	36 08	A aubes, passagers, Québec et Berthier, *en bas.*
St. Croix	541	25 do	445	43 60	A aubes, passagers, Québec et Sainte-Croix.
Union	773	20 oct.	687	62 96	do Québec et Chicoutimi.
Richelieu	100	25 nov.	33	7 64	A hélice, passagers, Montréal et Belœil.
Algerian	400	25 do	914	81 12	A aubes do do et Toronto.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Passport..	400	25 nov... .	1,024	89 92	A aubes, passagers, Montréal et Toronto.
Corinthian.....	400	25 do	1,062	92 96	do do do et Ste-Anne de Beaupré.
Magnet.....	625	25 do	1,029	90 32	A aubes, passagers, Montréal et Ste-Anne de Beaupré.
Orléans.....	475	25 do	181	22 48	A hélice, bateau-passeur, Québec et l'île d'Orléans.
Québec.	800	25 do ...	3,056	252 48	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
Lévis.	350	25 do . . .	156	20 48	A hélice, bat.-bass., Québec et St-Romuald.
Vega.....	250	25 do	132	18 56	do do
		1891.			
South Eastern.....	700	1er juin.....	395	39 60	A hélice, transfert des passagers, Prescott et Kingston.
		1890.			
Filgate.....	500	25 nov.	263	29 04	A auges, passagers, Montréal et Beauharnois.
Garnet..	242	25 do	98	12 84	A aubes, passagers, Montréal et Valleyfield
		1891.			
Greetlands.....	80	13 juin.....	1,091	95 28	A hélice, passagers et fret, Montréal et des ports étrangers.
Coban	40	1er juin.....	1,063	93 04	A hélice, passagers et fret, Montréal et des ports étrangers.
		1890.			
Prince of Wales...	500	25 nov.....	610	56 80	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
		1891.			
Cacouna	Fret.	25 juin.....	1,451	124 08	A hélice, fret, Montréal et des ports étrang.
		1890.			
Contest.	150	25 nov.....	231	26 48	A aubes, aviso de la malle, Rimouski.
Canada.....	500	25 do	2,009	168 72	do passagers, Québec et Chicoutimi.
Le Cultivateur....	100	25 do	152	20 16	Roue centrale, bateau-passeur, Verdun et la Côte Sainte-Catherine.
Reliance.....	50	25 do ...	78	11 24	A aubes, bateau-passeur, Lachine et Caughnawaga.
Mansfield	50	25 do	121	17 68	A hélice, bateau-passeur, New-Edinburgh et la Pointe de la Gatineau.
Empress	800	25 do	677	62 16	A aubes, passagers, Ottawa et Grenville.
1000 Island Ram'er	50	25 do	20	6 60	A hélice, bateau-passeur, Ottawa et Hull.
E. G. Laverdure ..	100	25 do	54	9 32	do yacht de plaisance, riv. Ottawa.
Pearl.....	25	25 do	5	5 40	do do do
Birdie Jones	22	25 do	2	5 16	do do do
Jenet Craig.	50	25 do	12	5 96	do bateau-passeur, Sand Point et Bristol.
Ed. Davis.....	25	25 do	37	7 96	A aubes, bateau-pass., Quyon et Moorsland.
Agnes.....	50	25 do	29	7 32	do Buckingham et les Grands-Rapides.
Eva	25	25 do	6	5 48	A aubes, bateur-pass., Buckingham et les Grands-Rapides.
Bonito...	30	25 do	17	6 36	A aubes, bateau-pass., Calumet et L'Orignal.
Glide.	100	25 do	80	11 40	do do et Hawkesbury.
Mouche-à-Feu... .	50	25 do	20	6 60	Roue centrale, bat.-pass., Thurso et Clarence.
John	50	25 do ...	35	7 60	do Carillon et Pte Fortune.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Sovereign	700	25 nov	637	58 96	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
Mountain Maid	250	25 do	118	17 44	do Newport et Magog.
Lady of the Lake	700	25 do	607	56 56	do do
Mayflower			18	6 44	A hélice, yacht de plaisance, lac Massawippi
Chaffey	50	25 nov	42	8 36	do passeur, Valleyfield et Lancaster.
Olive	225	25 do	213	25 04	do passagers et fret, Montréal.
Bonenfant	25	25 do	22	6 76	Roue centrale, passeur, Charlemagne et Bout de l'Ile.
Dama	40	25 do	54	9 32	A hélice, yacht de plais., Montréal et Québec
St. Olaf	150	25 do	305	32 40	do passagers et fret, Pictou et ports du golfe.
Hugo	Fret	25 do	154	17 32	A aubes, fret, lac Témiscamingue.
Meteor	150	25 do	132	18 56	A hélice, passagers do
Dora	50	25 do	48	8 84	do do
Clyde	60	25 do	29	7 32	do do
Toneata	35	25 do	14	6 12	do do
Emerillon	25	25 do	15	6 20	do do
Mattawan	60	25 do	22	6 76	do do
John Fraser	100	25 do	115	17 44	do lac Nipissingue.
Bonavista	50	1891. 1er juin	1,306	112 48	do et fret, Montréal et ports du golfe.
Belmont	100	1890. 25 nov	133	18 64	A aubes, passagers, Lachine et Ottawa.
Glacial	145	1891. 1er juin	109	16 72	A hélice, pas., Trois-Rivières et Ste-Angèle.
Bourgeois	200	1890. 25 nov	170	21 60	A aubes do do St-Grégoire
Como	100	25 do	75	11 00	do do do Nicolet.
Admiral	350	25 do	682	62 56	do passagers, Dalhousie et Gaspé.
Frances	60	25 do	19	6 52	do passeur, Campbellton et Cross Point
Jacques Cartier	400	25 do	143	19 44	do passagers, Québec et Sainte-Anne.
Laprairie	997	25 do	523	49 84	do passeur, Montréal et Laprairie.
Hochelaga	775	25 do	419	41 52	do do Hochelaga.
Charlotte	50	25 do	14	6 12	A hélice, passagers, lac Témiscamingue.
Acadian	Fret	1891. 9 juin	931	79 48	do fret, Montréal et ports du golfe.
Newfoundland	do	20 do	918	78 44	do do do
Polaris	400	30 sept	533	50 64	do passeur, hiver, Québec et Lévis.
Pilot	350	30 do	426	42 08	do do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1890.		$ cts.	
Queen	350	30 sept.	367	37 36	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Gatineau	300	1890. 25 nov	293	31 44	A aubes, passagers, Montréal et Valleyfield.
Hall	300	25 do	247	27 76	A hélice do Ottawa.
Vulcan	40	25 do	22	6 76	do passeur, Dalhousie et Florent Point
Albion	20	25 do	7	5 56	do yacht de plaisance, lac Mégantic.
Lena			20	Non payés	do do do
Lottie			10	do	do passagers, lac Témiscamingue.
St. Louis			Non mesuré.	do	do do Grande Pile et La Tuque
Ida			do	do	do passeur, lac Saint-Joseph.
Swan			8	5 64	do yacht de plaisance, lac Edouard.
Undine			17	Non payés	do do lac Saint-Jean.
Peribonca			145	do	A hélice, passagers do
Ema			Non mesuré.	do	A hélice, de plaisance do
D. A. Martin			do	do	do remorqueur, lac Nipissingue.
Total			41,630	4,029 20	

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations.
Rocket	590	329	.....	Non employé.
Adirondac	12	8	.....	N'a pu le trouver.
Bienvenu	647	373	.....	Non employé.
Johanna B	17	9	.....	do
Almeric	Non me	suré.	.....	do
Dagmar	405	245	.....	do
Maria Louise	99	62	.....	N'a pas transporté de passagers cette année.
Powerful	254	160	.....	Non employé.
Rover	.....	.....	.....	N'a pas transporté de passagers cette année.
Sorel Boy	11	8	.....	do do
Walter B	28	20	.....	Non employé.
Ottawa	116	99	.....	Inspecté par M. Donnelly cette année.
Canada Atlantic Transfer	618	395	.....	Non employé.
C. Anderson	105	64	.....	Echoué dans les rapides en aval du lac François.
Thames	1,684	1,064	.....	N'était pas dans mon district cette année.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Princess Beatrice	45	6 janvier	414·18	43 84	A hélice, fret, passagers.
Halifax	400	1890. 15 octobre	1738·45	77 52	do do
Yarmouth	350	1891. 29 janvier	1432·16	65 28	do do
Harlaw	75	5 février	451·36	44 08	do do
Rescue		5 do	124·09	14 92	do remorq., sauvetage
Alpha	80	20 do	306·91	32 48	do fret, passagers.
La Tour	75	1890. 15 décembre	154·43	20 32	do do
Marina		1891. 19 février	32·46	7 56	do remorq. de pêche.
Island Gem		21 do	15·62	6 28	do bateau de pêche.
Electra	75	1890. 1er décembre.	106·96	16 56	do fret, passagers.
Dominion	175	1891. 12 mars	594·08	55 52	do do
City of St. John	150	1890. 1er décembre.	709·12	64 72	A aubes do
Ralph, E. S		1891. 18 mars	27·82	7 24	A hélice, remorq. de pêche.
Goliah		1890. 1er juillet	146·83	16 76	do passagers.
A. C. Whitney		1891. 2 avril	62·67	10 04	do remorqueur.
Beaver	70	1890. 10 décembre	146·86	19 68	do fret, passagers.
Hercules		1891. 29 avril	87·11	11 96	do remorqueur.
Arcadia	75	9 do	61·64	9 96	do bat.-pas., passagers.
Lillie Glasier		15 do	209·31	21 72	A aubes, remorqueur.
Ada G		15 do	102·08	13 16	do
Admiral		15 do	158·20	17 64	do
Hero		15 do	127·60	15 16	do
Bellisle	100	1890. 10 décembre	155·44	20 40	Roue à l'arrière, passagers.
Star	300	10 do	461·03	44 88	A aubes, fret do
Captain		1891. 16 avril	68·43	10 44	A hélice, remorqueur.
General		16 do	159·09	17 72	A aubes do
May Queen	300	1890. 10 décembre	539·40	51 12	do passagers.
Champion	100	1891. 28 avril	190·14	20 20	do remorqueur.
Maggie M		29 do	65·78	10 20	A hélice do
Clifton	150	1890. 12 décembre	138·21	19 04	Roue à l'arrière, passagers.
St. John		1891. 30 avril	47·28	8 76	A hélice, remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
G. D. Hunter		30 avril.	67·97	10 36	A hélice, remorqueur.
David Weston	480	1890. 10 déc.	765·15	69 20	A aubes, passagers.
Neptune		1891. 30 avril	71·15	10 68	A hélice, remorqueur.
W. E. Vroom	24	15 do	10·05	5 80	do passeur, passagers.
Soulanges	250	1890. 10 déc	318·87	33 44	A aubes, passagers.
City of Monticello	350	1891. 27 mars	1053·65	90 64	do do
Enterprise	40	2 mai	72·33	10 76	do passeur, passagers.
Bessie and Harry		6 do	22·00	6 76	A hélice, bateau à eau.
Chebucto	280	29 avril	108·33	16 64	A aubes, passeur, passagers.
Mic-Mac	330	28 do	150·63	20 00	do do
Dartmouth	750	28 do	311·23	32 88	do do
Sir C. Ogle	250	28 do	126·06	18 08	do do
Salvor		7 mai	44·93	8 60	A hélice, sauvetage.
Scotia		8 do	41·58	8 36	do remorqueur.
Bertha		9 do	29·79	7 32	do do
Avon	130	24 avril	64·66	10 12	do passagers.
Acadia	150	29 do	74·21	10 92	do do
Hiawatha	300	25 do	229·19	26 40	do do
W. M. Weatherspoon	50	2 juin	59·29	9 72	do do
Richd. Doane		15 mai	70·46	10 60	do remorqueur.
Winnie		15 do	12·46	5 96	do do
Fearless		15 do	16·20	6 28	do do
Tourist	25	1890. 15 nov.	11·78	5 88	do passagers.
Fannie		1891. 16 mai	33·44	7 64	do remorqueur
Frank C. Batt	40	21 do	32·90	7 56	do passeur, passagers.
Montague	250	22 do	129·55	18 32	A aubes do
William		23 do	210·02	21 80	A hélice, fret.
Southport	300	24 do	239·72	27 80	A aubes, passeur, passagers.
Elfin	200	24 do	122·42	17 76	do do
Wm. Aitken		24 do	74·87	11 00	A hélice, remorqueur.
F. M. Batt		24 do	59.90	9 72	do
Princess of Wales	400	26 do	935·54	82 80	A aubes, passagers.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Div. des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
St. Lawrence	500	26 mai	845 63	75 60	A aubes, passagers.
Heather Belle	250	26 do	282·34	30 56	do
Eldon		26 do	37·91	8 04	A hélice, remorqueur.
Shannon		28 do	75·11	11 00	do do
Daisy		28 do	10·74	5 80	do do
Alice	20	5 avril	15·77	6 28	do passeur, passagers.
Winnie		29 mai	3·00	5 24	do remorqueur.
Zuleika		4 juin	12·38	5 96	do yacht.
L. Boyer		7 do	60·00	9 80	do remorqueur.
Chester		9 do	79·50	11 32	do do
Fred. Clinch		11 do	23·87	6 84	do do
Novelty		12 do	42·66	8 36	A aubes, remorqueur.
Derigo		12 do	70·13	10 60	A hélice do
Ada		13 do	3·66	5 32	do yacht.
Eva Johnston		13 do	15·77	6 28	do remorqueur.
Fanchon		13 do	38·34	8 00	Roue à l'arrière, remorqueur.
Florenceville	270	13 do	185·14	22 80	do passagers.
Bismarck		14 do	49·04	8 92	A aubes, remorqueur.
Melbourne		14 do	4·00	5 32	A hélice do
Sybella H	160	16 do	70·68	10 60	A aubes, passeur.
Sarcelle		16 do	21·86	6 68	A hélice, remorqueur.
St. Nicholas	60	16 do	60·20	9 96	do passagers.
Grip		16 do	4·81	5 40	do remorqueur.
Zulu		16 do	17·60	6 36	A aubes, remorqueur.
Miramichi	60	17 do	75·18	11 00	A hélice, passagers.
St. Andrew		17 do	76·64	11 08	do remorqueur.
Mascott		17 do	70·50	10 60	do do
Nelson	100	18 do	64·34	10 12	do passagers.
St. George		18 do	160·57	17 80	A aubes, remorqueur.
Wee Laddie		18 do	16·60	6 36	A hélice do
Bridgetown		19 do	14·66	6 20	do do
Loyalist		19 do	17·57	6 44	A aubes do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisés.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Laura		19 juin	13·55	6 12	A hélice, remorqueur.
Derby		19 do	11·66	5 96	A aubes do
Bessie		19 do	5·18	5 40	A hélice, remorq. de pêche.
Lady Dufferin	75	19 do	47·78	8 76	A aubes, passeur, passagers.
Utopia		21 do	25·00	7 00	A hélice, remorqueur.
East Riding		23 do	85·55	11 88	A aubes do
Dorcas		24 do	215·34	22 20	A hélice, fret.
Squirrel		22 do	13·11	6 04	do remorqueur.
Henrietta		24 do	19·12	6 52	do do
St. Lawrence		25 do	50·82	10 20	do do
Victor		25 do	45·51	8 60	A aubes do
Arbutus	80	16 do	46·75	8 76	A hélice, remorq., passagers.
		1890.			
Alameda	20	15 oct.	33·93	7 64	do passagers.
		1891.			
Weymouth	140	30 juin	153·93	20 32	do do fret.
Freddie V		2 juil.	26·60	7 08	do remorqueur.
Norman		5 do	46·87	8 68	do do
Acadia	400	12 déc.	621·44	57 68	A aubes, passagers.
Oscar Wilde	160	12 do	232·73	17 20	Roue à l'arrière, passagers.
Flushing	250	7 juil.	257·09	28 56	A hélice, passagers, fret.
Quiddy	10	7 do	30·59	7 40	A aubes do
		1890.			
Lillie	15	1er juil.	71·64	10 76	A hélice, remorqueur.
		1891.			
Carroll	300	15 juil.	1,372·29	117 76	do fret, passagers.
Neptune	50	22 do	138·69	19 04	A aubes do do
Gipsy		22 do	16·70	6 36	A hélice, remorqueur.
Peerless	200	21 do	94·27	15 52	A aubes, passagers.
Elenor M. Cates		23 do	58·81	9 72	A hélice, remorqueur.
Merrimac		24 do	85·80	11 80	do do
M. & E. Rudderham		24 do	33·54	7 64	do do
Gladiator		24 do	70·40	10 65	do do
Lady of the Lake		25 do	61·10	9 88	A aubes do
Marion	300	21 do	478·49	46 24	do fret, passagers.
Zaidee		25 do	18·63	6 44	A hélice, remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
May Queen			142·09	19 36	A aubes, fret, passagers.
Magnolia	175	22 juil	260·50	28 80	do passeur, passagers.
Lennox	100	22 do	66·29	10 28	do do
Mary Odell		30 do	22·55	6 84	A hélice, bateau de pêche.
Rimouski	70	22 do	124·70	18 00	do fret, passagers.
Delta	6	6 août	871·21	72 84	do do
Robbie Burns		9 do	88·93	12 12	do allége à vapeur.
Highland Mary		9 do	73·73	10 92	A double hélice, allége à vap.
Arrow		8 do	10·02	5 80	A hélice, yacht.
Annex	650	9 do	338·42	35 04	A aubes, passeur, passagers.
Joe Edwards	30	11 do	34·66	7 80	A hélice, passeur.
Evangeline	135	11 do	78·74	11 32	do do
Maud		12 do	12·27	5 96	do remorqueur.
David Duncan		12 do	20·59	6 68	do do
Yuba	15	14 do	12·04	5 80	do passeur.
St. Michael		18 do	39·20	8 12	do remorqueur.
Molega		18 do	9·19	5 72	do passagers.
May Flower		19 do	5·92	5 48	do bateau de pêche.
La Have		19 do	49·27	8 92	do remorqueur.
Fairy		20 do	5·07	5 40	do remorqueur, eau.
Worcester	275	27 do	1332·56	114 64	do passagers, fret.
M. A. Starr		27 do	244·32	27 52	do fret.
Argus		1er sept.	26·74	Pas d'hon.	do bat. du rev. du gou.
Storm King		9 do	107·87	13 56	do remorqueur.
Kingsville		9 do	36·59	7 88	do do
Western Extension	336	10 do	424·00	41 92	A aubes, passeur, passagers.
Jessie A. Campbell		11 do	3·18	5 32	A hélice, remorqueur.
Mary Ann		12 do	25·38	6 00	do do
Clansman		13 do	23 00	6 84	do do
Lion		15 do	19·82	6 60	do do
Zantic			14·16	6 12	do do
Mascott		22 sept.	22·88	6 84	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Div. des provinces maritimes.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Gambrunis	.....	9 oct.	28·36	7·24	A hélice, allège.
Bridgewater	200	1890. 15 oct.	207·79	24 64	do fret, passagers.
Egerton	.....	1891.	112·10	13 96	A aubes, passeur do
St. Pierre	60	14 août	496·44	47 68	A hélice, fret do
Jessie Gray	.....	18 oct.	76·00	.....	do allège.
St. Lawrence	.....	.....	467·00	.....	do drag. du gouvernem.
Canada	.....	.....	.....	.....	do do do
Dream	.....	.....	12·00	.....	do employé p. le do
Henry Hoover	.....	8 nov.	55·64	9 40	do remorqueur.
Boston	320	28 do	1694·50	143 52	do passagers, fret.
Dream	.....	3 déc.	44·51	8 52	do yacht du gouvernm.
Atlas	.....	Non émis	15·79	5 88	do remorqueur.
Wanda S	.....	do	10·44	5 88	do do
Total	.....	.....	.....	3,139 57	

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Carrie	14·83	7·37		Dégréé ; remorqueur.
New City,	78·38	53 20		Hors du port ; remorqueur.
Ouanqoudy	294·75	98·81		Dégréé pour réparations ; bateau-passeur.
Pinafore	25·86	14·67		Hors du port ; passagers.
Meadow Flower	6·56	4·46		Pas encore inspecté ; remorqueur.
Peri	11·77	8·00		do do
Stanley	914·00	395·00		N'ai pas été demandé ; passagers.
Willoughby	6·44	3·87		Dégréé ; remorqueur.
Alida	64·18	29·52		do
St. Louis	4·97	3·38		Hors du district ; remorqueur.
Water Boat	6·17	2·02		Dégréé ; bateau à l'eau.
Geo. McKenzie	120·00			Pas encore inspecté ; drag. du gouvern.
Marguerite	19·66	12·30		Dégréé ; yacht.
Dolphin	12·78	8·69		Pas encore inspecté ; allège.
Henry Hoover	54·64	37·16		do remorqueur.
Leonora	5 00			do yacht.
Mayflower	377·00	169·00		Dégréé ; passagers.
Coila	325·45	161·79		Pas encore inspecté ; fret.
Northern Light	396·00	234·00		Dégréé ; passagers.
Sea King	128·63	87·47		Hors du district ; remorqueur.
Total	2,857·04	1,280·73		

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

HALIFAX, N.-E., 27 octobre 1890.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 octobre 1890.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Alpha	80	15 mars	211	32 48	Passagers et fret.
Alameda	20	1890. 15 oct.	33	7 64	do
Arcadia	75	1891. 7 avril	61	9 96	Bateau-passeur.
Acadia	400	1890. 12 déc.	621	57 68	Passagers et fret.
Acadia	150	1891. 26 avril	74	10 92	do
Avon	130	26 do	64	10 12	do
Alice	20	4 do	15	6 28	Bateau-passeur.
Arbutus	20	16 juin	46	8 76	do
Annex 2	450	17 août	338	35 04	do
Belleisle	150	1890. 10 déc.	155	20 40	Passagers et fret.
Beaver	70	10 do	146	19 68	do
Bridgewater	200	1891. 15 oct.	297	24 64	do
City of St. John	130	1890. 1er déc.	709	56 72	do
Chebucto	280	1891. 4 avril	108	16 64	Bateau-passeur.
Clifton	150	1890. 12 déc.	138	19 04	Passagers et fret.
City of Monticello	350	1891. 27 mars	1,033	90 64	do
Carroll	300	1890. 20 août	1,372	117 76	do
Coila	.....	1891. 29 sept.	341	34 00	Fret.
Dominion	175	12 mars	594	56 52	Passagers et fret.
David Weston	480	1890. 10 déc.	765	69 20	do
Delta	6	1891. 13 août	873	77 84	do
Dartmouth	750	28 avril	331	32 88	Bateau-passeur.
Enterprise	40	24 juin	92	10 76	do
Elfin	200	24 mai	122	17 76	do
Evangeline	135	23 sept.	78	11 32	Passagers et fret.
Electra	75	1890. 1er déc.	106	16 56	do
Flushing	250	1891. 10 juill.	257	28 56	do
Florenceville	270	13 juin	185	22 80	do
Frank C. Butt	40	21 mai	32	7 56	Bateau-passeur.
Goliah	50	— juin	146	16 76	do temporaire, détroit de Canso.
Heather Belle	250	26 mai	282	30 56	Passagers et fret.

Bateaux à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du navire.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Hiawatha	300	25 avril	229	26 40	Passagers et fret.
Harlaw	75	14 fév.	451	34 16	do
Halifax	400	30 sept.	1,738	147 04	do
Joe Edwards	30	15 janv.	34	7 80	Bateau-passeur.
Lady Dufferin	75	19 juin	47	8 76	do
Lennox	100	22 juill.	66	10 28	do
La Tour	75	1890. 15 déc.	152	20 32	Passagers et fret.
Montague	250	1891. 22 mai	129	18 32	Bateau-passeur.
Micmac	330	28 avril	150	20 00	do
M. A. Starr	....	28 août	244	17 52	Bateau-passeur.
Mirimachi	60	18 juin	75	11 00	Passagers et fret.
Marian	300	21 juill.	478	46 24	do
May Queen	330	1890. 10 déc.	539	51 12	do
Magnolia	175	1891. 22 juill.	260	28 80	do
Nelson	100	18 juin	68	10 12	do
Neptune	50	22 juill.	138	19 04	do
Oscar Wilde	160	1890. 12 déc.	232	26 56	do
Princess of Wales	400	1891. 26 mai	935	82 80	do
Peerless	200	21 juill.	94	15 52	do
Princess Beatrice	45	22 mars	448	43 84	do
Quiddy	10	7 juill.	30	7 40	do
Rimouski	70	22 do	124	18 00	do
Soulanges	250	1890. 10 déc.	318	33 44	do
Star	300	10 do	461	44 88	do
Southport	300	1891. 24 mai	186	27 20	Bateau-passeur.
Sir C. Ogle	200	28 avril	126	18 08	do
Sybella H.	160	18 juin	47	10 60	do
St. Pierre	60	1890. 14 août	496	47 68	Passagers et fret.
St. Lawrence	500	1891. 26 mai.	846	75 60	do
St. Nicholas	60	18 juin.	62	9 96	do
Tourist	25	15 nov.	12	5 88	do
Western Extension	336	9 juin	425	41 92	Bateau-passeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisés.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
William.	.....	23 mai ...	210	21 80	Fret.
W. M. Weatherspoon..	50	2 juin ...	59	9 72	Passagers et fret.
W. E. Vroom..... ...	24	15 avril...	10	5 80	Service de passage d'eau.
Weymouth	140	30 juin ...	153	20 24	Passagers et fret.
Worcester.....	275	27 août. ..	1,332	114 64	do
Yuba	15	1er juillet.	12	5 80	Service de passage d'eau.
				2,141 74	

CHARLES R. COKER,
Inspecteur de coques, etc.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 octobre 1890.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Dorcas	215	119	.....	Dégréé.
Egerton	112	70	....	Recevant une nouvelle chaudière.
Ouangondy	294	98	. .....	do de grandes réparations.
Yarmouth	1,432	745	....	Pour recevoir do
May Queen.....	142	89	19 36	Recevant une nouvelle chaudière, etc.
	2,195	1,121	19 36	

CHARLES R. COKER,
Inspecteur de coques, etc.

Bateaux à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Couchiching		3 mai	105·42	13 40	A hélice ; remorqueur.
D. L. Mather		5 do	103·32	13 24	do
Empress	100	5 do	129·28	18 32	Double hélice ; passagers et fret.
Queen		5 do	31·64	7 56	A hélice ; remorqueur.
Kennina	75	24 do	41·86	11 36	do passagers.
Keewatin		7 do	41·25	8 28	A hélice ; remorqueur.
Cruiser		7 do	11·59	5 96	do
Algoma		10 do	99·13	12 92	do
Chieftain		20 do	40 00	8 20	do
Alma T.		21 do	15·78	6 28	do
Caro		22 do	14·47	6 12	do
Rover		27 do	4·07	5 32	do
Mary Hatch		29 do	121·18	14 68	do
Thistle		3 juin	23·33	6 84	A hélice ; remorqueur de pêche.
Annie Mac	40	6 mai	25·22	7 00	do passeur (sav. Portage du Rat et Kéwatin.)
Victoria		16 juin	40·10	8 20	do remorqueur.
Antilope	300	20 do	142·61	19 44	A aubes ; passag. ; bat. d'excursion.
Glendevon	25	3 do	104·05	16 32	A hélice ; passagers et fret.
Harry Montgomery		24 do	3·65	5 32	do remorqueur de pêche.
Aurora	80	1er mai	224·50	26 00	A aubes ; passagers et fret.
Millie Howell		25 juin	24·11	6 92	A hélice ; remorqueur de pêche.
Ogema		30 do	62·05	9 96	do remorqueur.
Red River	35	14 do	166·47	*18 28	do passagers et fret.
Colvile	35	3 do	164·41	21 12	Double-hélice do
Highland Maid	60	8 juillet	106·24	16 48	A hélice do
Dryberry		22 do	11·72	5 96	A hélice ; remorqueur.
Beaver		22 do	34·15	2 72	do
Shamrock	40	25 do	79 84	14 40	A hélice ; passagers et fret.
Kakabeka	200	28 do	112·67	17 04	do passeur.
Mary Ann		28 do	86·00	11 88	do remorqueur.
Kate Marks		28 do	54·15	9 32	do remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division du Manitoba, Kéwatin et Territoires Nord-Ouest—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Richmond		29 juillet	14·32	6 12	A hélice, remorqueur de pêche.
Frank Perew		30 do	43·02	8 44	A hélice ; remorqueur.
Three Friends		31 do	97·35	12 76	do
Salty Jack		1er août	44·62	8 60	do
Saskatchewan		25 do	336·84	34 96	A aubes ; fret.
Hazel		29 do	7·52	5 64	A hélice ; remorqueur de pêche.
Miles		30 do	63·04	10 04	do
			2,831·97	441 30	

* Erreur de $3 dans la perception des droits et honoraires d'inspection et de tonnage.

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du bateau.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
		$ cts.	
Marquette	149·07	.....	Roue à l'arrière ; non employé.
Ida	19·00	.....	A hélice ; bateau de pêche.
Lady Ellen	19·00	6 52	do do ne s'est pas présenté.
Princess	531·00	.....	A aubes ; passagers ; non employé.
Rambler	14·00	6 12	A hélice ; remorqueur ; ne s'est pas présenté.
Percy Sutherland	34·00	7 78	do do
Ida	6·00	.....	do
Mountain Belle	0·90	5 08	A hélice ; rivière à l'Arc ; yacht de plaisance.
Alice Sprague	62·00	.....	Roue à l'arrière ; non employé.
*Athabasca	‡	21 36	Sur la riv. Arthabaska, Cie de la Baie-d'Hudson
*Grahame	220·04	34 50	Roue à l'arrière ; au Fort-Chipewyan, T.N.-O., Cie de la Baie-d'Hudson.
Marquis	475·00	.....	Roue à l'arrière ; rivière Saskatchewan-Nord.
Northcots	291·00	.....	do do
North-West	425·00	42 00	do do
*Wrigley	90·04	12 20	A hélice ; rivière Mackenzie.
Victoria / Sir Hector	.....	.....	A hélice ; remorqueurs ; service de dragueurs, propriété du gouvernement fédéral.
Regina	6·78	.....	
	2,342·78	135 56	

* N'ai pu visiter ces vapeurs de la Cie de la Baie d'Hudson cette année ; on se propose de partir plus à bonne heure l'année prochaine et de les inspecter. ‡ Non enregistré.

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à papeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date del'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Hope	25	Janvier	78·49	11 32	
Pearl		do	75·27	11 00	
Barbara Boscowitz	180	do	269·08	29 52	
Islander	500	do	1,495·29	127 60	
North Star		do	8·11	5 64	
Etta White	20	Février	97·35	12 80	
Gladys	90	Mars	146·02	19 68	
K. de K	25	do	61·67	9 96	
Rustler		do	56·84	9 56	
Adelaide	100	do	151·02	20 08	
Fairy Queen	40	do	24·94	7 00	
Nellie Taylor		do	5·88	10 96	Deux ans.
Clara Port		do	25·55	7 08	
Alice		do	54·10	7 72	Droits et honoraires pour deux ans. Un seul droit a été perçu aux taux antérieurs.
Wm. Irving	200	do	737·86	67 04	
Amelia	200	Avril	430·97	84 96	Deux ans.
Daisy	15	do	84·16	11 72	
R. Dunsmuir	85		230·75	5 00	Spécial.
Sardonyx	150	Perdu de	561·38	52 88	
Spratt's Ark		Avril	307·88	65 28	Deux ans.
Florence	140	do	59·44	9 80	
Nagasaki	25	do	15·13	6 20	
Oriole		do	4·15	10 64	do
Constance		Mai	49·52	9 00	
Alert		do	43·81	8 52	
Georgie		do	32·16	7 56	
Buzz		do	12·59	6 04	
Nell	50	do	207·00	49 28	do
Swan		do	16·65	6 36	
Skidigate	20	do	37·08	7 96	
Leonora	15	do	33·00	7 64	

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Yosemite	400	Juin	1,525·03	130 00	
Tepic	.....	Mai	70·87	10 68	
Mascotte	.....	do	191·53	23 36	
Mystery	.....	Juin	64·80	10 20	
Clara W. Young	.....	do	30·75	7 48	
Delta	.....	do	14·19	6 12	
Joe Adams	.....	do	11·89	5 96	
Brunette	20	do	37·00	7 96	
R. P. Rithet	250	do	816·29	73 28	
Princess Louise	300	do	931·76	82 56	
Danube	6 de cab. 300 d'entrepont.	do	886·89	78 96	
Rainbow	75	do	207·41	24 64	
Velos	20	Juillet	72·52	10 84	
Emma	15	Septembre	35·00	7 80	
Lorne	30	do	287·96	31 04	
Belle	12	do	66·62	10 36	
Etta White	20	do	97·35	12 84	Réinspecté après avoir sombré, relevé et réparé.
Thistle	30	do	222·36	25 76	
Senator	30	25 juillet	27·63	7 16	
Mystery	20	Septembre	64·80	10 20	Inspecté pour certificat de passagers.
Saturna	15	do	22·05	6 76	
Nellie Taylor	10	do	5·88	5 48	
Mamie	15	do	89·60	12 20	
Agnes	.....	Octobre	15·67	6 84	
Lottie	.....	do	29·24	7 40	
Vancouver	.....	do	49·96	9 00	
Pilot	25	do	183·08	22 64	
Gipsy	.....	do	49·63	8 96	
Iris	.....	do	19·32	6 55	
Delaware	150	do	475·20	46 00	
Robt. Dunsmuir	85	do	230·00	26 46	
Mermaid	20	do	66·25	10 30	

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Chieftain	20	Octobre	64·80	10 20	
Isabel		do	445·93	43 68	
Falcon		do	52·44	9 24	
Stella		do	16·32	6 30	
Maude		do	174·99	22 00	
				1,544 01	

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Alexander	331·61	191·57	34 56	Dégréé.
Bella	8·01	5·61	5 64	Hors d'atteinte, rivière Naas.
Despatch	37·10	23·38	7 96	Dans le district de Kootenay. Seront inspectés au printemps de 1891.
Duchess	145·48	91·66	19 60	
Evangeline	13·86	8·97	6 12	
Galena	47·64	33·35	8 84	
Hyack	33·59	31·33	7 72	Non employé.
Idaho	12·04	8·43	5 96	Dans Kootenay et à Kamloops.
Kamloops	425·78	268·24	42 08	
Lady Dufferin	59·23	52·38	9 80	
Marion	14·98	9·33	6 20	
Morris	11·66	8·04	5 96	A la Rivière Naas. Grande dépense.
Spitfire	8·00	4·00	5 64	
Peerless	307·47	256·03	32 56	A Kamloops.
Reliance	313·94	215·69	33 12	Non employé.
Red Star, No. 2	36·95	25·71	7 96	A Spallumcheen.
Spallumcheen	54·29	50·54	9 32	A Kamloops.
Western Slope	831·59	725·71	74 56	Non employé.
Muriel	44·13	27·81	8 52	Rivière Naas.
Cariboo Fly	281·82	202·66	30 56	Non employé.
Lytton	451·66	284·55	44 14	A Kamloops.
Millie	9·24	6·16	5 74	Pour être inspecté.
Egerman	12·07	8·21	5 96	
Wilna	4·04	2·75	5 32	Pour être inspecté.
Nanaimo	70·79	44·61	10 66	
Lilly	33·57	27·74	7 68	
Totaux	3,600·54	2,614·46	442 18	

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Hope.	25	Janvier. .	78·49	11 32	A hélice.
Islander..	500	do ..	1,495·29	135 60	Double hélice.
Barbara Boscowitz.....	180	do ..	269·08	29 52	A hélice.
Gladys..... .	70	Mars.. ...	146·02	19 68	Roue à l'arrière.
K. de K.....	25	do	61·67	9 96	A aubes.
Etta White...	20	do	97·35	12 80	A hélice.
Amelia.	200	Avril.....	430·97	84 96	Droits et honoraires pour deux ans. A aubes.
Wm. Irving.....	200	do	737·86	67 04	Roue à l'arrière.
Adelaide..	100	do	157·02	20 08	do
Fairy Queen	40	do	24·94	7 00	do
Daisy.....	15	do	84·16	11 72	A hélice.
Sardonyx.....	150	do	561·38	52 88	do
Spratt's Ark	.....	do	307·88	65 28	Droits et honoraires pour deux ans. Double hélice.
Nagasaki.	25	do	15·13	6 20	A hélice.
Nell	50	Mai.....	207·97	51 28	Droits et honoraires pour deux ans. A hélice.
		1890.			
Hendry's Scow.....	140	Mai.....	.....	5 00	Passagers pour un jour.
Georgie...	40	do	... .	5 00	do do
Clark's Scow.....	180	do	.....	5 00	do do
Badger	100	do	.....	5 00	do do
Hare's Scow	200	do	.....	5 00	do do
York's Scow, No. 1....	220	do	.....	5 00	do do
do No. 2....	160	do	.....	5 00	do do
C. Keeffe's Scow	60	do	.....	5 00	do do
Florence..	140	do	.....	5 00	do do
Cowper's Scow.....	220	do	.....	5 00	do do
		1891.			
Skidegate.	20	Mai	37·08	7 96	A hélice.
Tepic.	40	do	70·87	10 58	do
Mascotte.....	....	do	191·53	23 36	Double hélice.
		1890.			
R. P. Rithet	250	Octobre...	816·29	73 28	Roue à l'arrière.
		1891.			
Active.....	20	Juin.....	171·74	21 75	A hélice.
Princess Louise	300	do	931·76	82 56	A aubes.
Danube....	306	do	886·89	78 96	A hélice.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Rainbow	75	Juin	207·64	24 64	A hélice.
Cutch	150	do	324·27	33 92	do
Velos	20	Juill	72·52	10 84	do
Yosemite	400	do	1,525·03	130 00	A aubes.
Senator	30	do	27·63	7 16	A hélice.
Lorne	30	Septembre	287·96	31 04	do
Emma	15	do	35·00	7 80	do
Etta White	20	do	97·35	12 84	do
Belle	12	do	66·62	10 36	do
Mermaid	20	do	66·25	10 28	A aubes
Thistle	30	do	222·36	25 76	A hélice
Mystery	20	do	64·80	10 20	do
Saturna	15	do	22·05	6 76	do
Nellie Taylor	10	do	5·88	5 48	do
Brunette	20	Juin	37·03	7 96	do
Mamie	14	Septembre	89·60	12 20	do
Maude	45	Octobre	174·99	22 00	do
Pilot	25	do	183 08	22 64	do
Delaware	150	do	475·20	46 00	Roue à l'arrière.
Cutch	.....	.....	.....	8 00	A hélice. Inspection spéciale.
Telephone	50	Octobre	80·66	11 48	Roue à l'arrière.
Robert Dunsmuir	85	do	231·75	26 48	A double hélice.
Isabel	60	do	445·93	43 68	A aubes.
Chieftain	20	do	64·80	10 20	A hélice.
Total	5,313	.....	12,589·77	1,471 49	

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1890.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Western Slope.....	831·54	725·71	74 56	Roue à l'arrière. Dégréé.
Reliance....	313·94	215·69	33 12	do do
Cariboo Fly.....	281·82	202·66	30 56	A double hélice.
	1,427·30	1,144·06	138 24	

R. COLLISTER,
Inspectenr de coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc, 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Ontario	166·66	A aubes	Acier	1,615	1,018	Owen-Sound, Ont., 1890	Passeur de wagons entre Windsor et Détroit.
Nellie Bly	1·20	A hélice	Bois	6	4	Port-Dalhousie, Ont., 1890	Remorqueur de pêche, lac Ontario.
Clarke Brothers	1·35	do	do	5	3	Toronto, Ont., 1890	Fret et remorqueur, port de Toronto.
Lilly	3·33	do	do	22	15	Oakville, Ont., 1890	Remorqueur, baie Georgienne.
* City of Windsor	33·66	do	do	511	316	Detroit, E.-U., 1883	Passagers, lac Huron.
Home Rule	16·13	do	do	81	45	Thorold, Ont., 1890	Remorqueur, canal Welland.
Ida Bell	1·20	do	do	6	3	Houghton, Ont., 1890	Remorqueur de pêche, lac Erié.
Mayflower	41·66	A aubes	Acier	189	119	Toronto, Ont., 1890	Bateau-passeur, port de Toronto.
Startled Fawn	3·25	A hélice	Bois	25	17	do 1890	Yacht de plaisance da
Vick	1·10	do	do	13	9	Chatham, Ont., 1890	Remorqueur, rivière Thames.
Elgin	1·63	do	do	16	11	Port-Elgin, Ont., 1890	Remorqueur, rive Est, lac Huron.
Sea Gull	2·13	do	do	19	13	Goderich, Ont., 1890	Remorqueur de pêche, baie Georgienne.
Primrose	41·66	A aubes	Acier	189	110	Toronto, Ont., 1890	Bateau-passeur, port de Toronto.
Monarch	148·20	A hélice	Bois	2,017	1,372	Sarnia, Ont., 1890	Passagers, Sarnia, lac Supérieur.
	463·16			4,714	3,064		

* Autrefois E. K. Roberts.

O. P. ST. JOHN,

Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest et Huron.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Mayflower	2·13	A hélice	Bois	14	10	Port-Severn, 1890	Baie Georgienne, remorqueur.
Eva Belle	1·63	do	do	10	7	Midland, 1890	do remorqueur de pêche.
Fred. A. Hodgson	25·84	do	do	63	43	Collingwood, 1890	do remorqueur.
Edgar P. Sawyer	6·53	do	do	52	41	Buffalo, N.-Y., 1886	Sault Sainte-Marie, remorqueur.
City of Midland	53·86	do	do	748	509	Owen-Sound, 1890	Baie Georgienne, passagers et fret.
Camilla	9·37	do	do	54	37	Roche's Point, 1890	Lac Simcoe, yacht.
Emulator	2·13	do	do	25	17	Maganetawan, 1890	Eaux de la Maganetawan, passagers et fret.
Erastus Wiman	3·33	do	do	54	36	Huntsville, 1890	Lacs Muskoka do
Equal Rights	1·2	do	do	6	4	Penetanguishene, 1890	Baie Georgienne, remorqueur.
Seguin	106·3	do	Acier	818	556	Owen-Sound, 1890	Grands lacs, passagers et fret.
Mascot	2·7	do	Bois	Non enregistré.		Meaford, 1890	Baie Georgienne, remorqueur de pêche.
	214·39			1,844	1,260		

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur de bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest et Huron.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
City of Windsor		A 2	Bois	510·52	A hélice	Détroit	Windsor et les ports du lac Huron; poisson, fret et passagers.
City of Midland		A 1	do	748·41	do	Owen-Sound	Collingwood et les ports de la baie Georgienne ; fret et passagers.
Erastus Wiman		B 1	do	53·53	do	Huntsville	Huntsville et places dans le voisinage; fret et passagers.
Equal Rights		B 1	do	5·73	do	Pénétancouchine	Un remorqueur à Pénétancouchine.
Emulator		B 1	do	24·99	do	Maganettawan	Passagers, sur la rivière Maganettawan.
Camilla		A 2	do	53·94	do	Roch's Point, Lac Simcoe	Un yacht particulier sur le lac Simcoe.
Mayflower		A 1	Acier	189·40	A aubes.	Toronto	Bateau-passeur sur la baie de Toronto.
Primrose		A 1	do	189·40	do	do	do do
Ontario		A 1	do	1615·40	do	Owen-Sound	Bateau-passeur de wagons de chemin de fer à Windsor.
Seguin		*A 1	do	818·07	A hélice	do	Fret et passagers ; tous les lacs.
Monarch		*A 1	Bois	2017·41	do	Sarnia	do do Sarnia et Daluth.
Naiad		A 1	Mixte	29·02	do	Owen-Sound	Un bateau de plaisance sur le lac Muskoka.
				6255·82			

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Garnet	2·7	A hélice	Bois	18·98	11·62	Kingston, Ont	Remorqueur, canal Rideau.
Triton	1·2	do	do	11·11	8·25	Ogdensburg, N.-Y., E.-U	Passagers, fleuve Saint-Laurent.
Zeila	0·83	do	do	3·40	2·79	Brockville, Ont	Yacht do
Corrella	0·83	do	do	3·81	3·09	do	do do
Ventura	0·83	do	do	6·77	4·61	Kingston, Ont	do do
Ingomar	2·47	do	do	18·21	12·38	Carleton Place, Ont.	do do
	8·86			62·28	42·74		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890 ; leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Union..	....	A hélice, passagers.	Bois....	75·04	66·04	Pembroke	Pembroke à Allumette, bateau-passeur.
Triton..	... ...	do ..	do ...	11·11	8·25	Ogdensburg, N. Y.....	Rockport à Cornwall, passagers.
				86·15	74·29		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Union	3·33	A hélice	Bois	75	66	Pembroke	Pembroke, bateau-passeur.
G. H. Perley	17·06	do	do	102	79	Sand Point	Lac des Chats, remorqueur de billots.
Archie Stuart	10·80	do	do	79	50	Ottawa	Ottawa et lac Champlain, remorqueur.
Shanly	4·80	do	do	Inconnu.		do	Aux environs d'Ottawa pour le départem. des trav. pub.
D. A. Martin	4 80	do	do	47	44	Lac Kippewa	Lac Kippewa, remorqueur de billots.
D. McLaughlan	2·20	do	do	22	.....	Arnprior	Arnprior do
	43·49			325	239		
St. Olaf	87·80	A hélice	Fer	305·27	72·40	Construit à Port Glasgow en 1882; allongé à Aberdeen en 1889.	Malle et passagers, entre Pictou, N.-E., et Ile de la Madeleine, golfe Saint-Laurent.
L'Ami	6·39	do	Bois	15·06	7·65	Construit à Lauzon, 1890	Havre de Québec, remorqueur.
Dama	16·66	do	Mixte	54·58	35·11	Construit à Sorel, 1889	Yacht de plaisance.
Blandford	24·81	A aubes	Bois	65·36	26·74	Construit à Lévis, 1890	Remorqueur entre Québec et Montréal.
*Wm. O'Brien	8·16	A hélice.	Mixte	30·43	12·26	Construit à Sorel, 1874	Havre de Québec, remorqueur.
				471·70	146·16		

* Autrefois le "Lizzie."

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Dama.....	16·66	A hélice . . .	Mixte.	54·58	37·11	Sorel, 1889.....	Yacht de plaisance, Montréal et Québec.
St. Olaf.....	87·8	do	Fer.....	305·27	72·40	Glasgow, 1882.....	Iles de la Madeleine et ports du golfe, pour passagers et fret.
	.....			.....	.....		

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 7 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Yarmouth	220·27	Passagers	Acier	1432·16	745·87	Dumbarton, Ecosse, 1887	Yarmouth et Boston.
Princess Beatrice	78·00	Passagers et fret.	Fer	448·18	270·12	Lanark, Ecosse, 1874	Cabotage de la N.-Ecosse à l'Ile du Prince-Edouard.
Sarcelle	10·40	Remorqueur	Bois	21 86	14·93	Chatham, 1890	Rivière Miramichi, N.-B.
Annex	43·20	Bat.-passeur et passagers.	do	338·42	168·77	Roundout, N.-Y., 1878	Halifax et Dartmouth.
Fairy	1·40	Remorqueur et eau.	do	5·07	2·72	Lunenburg, 1889	Lunenburg, N.-E.
Yantic	1·27	Remorqueur	do	14 16	9·36	Lot 3, I.P.-E., 1888	Rivière Tidnish, N.-E.
Peerless	22·83	Passagers	do	94·27	80·90	New-York, 1884	Sydney Nord et Sud, C.-B.
Weymouth	28·88	do	do	153·93	105·83	Weymouth, N.-E., 1890	Yarmouth, Weymouth et Saint-Jean.
Victor	6·66	Remorqueur	do	45·51	28·67	Chatham, N.-B., 1889	Richibouctou.
Chester	16·10	do	do	79·50	36·00	Hantsport, 1890	Bassin des Mines.
Fannie	6·53	do	do	33·44	22·74	Philadelphie, 1875	Saint-Jean, N.-B.
W. E. Vroom	1·4	Bat.-passeur	do	10·05	6·83	New-Glasgow, 1889	Indiantown, Pleasant River, N.-B.
Wm. Weatherspoon	24·00	Passagers ou remorqueur.	do	59·29	34·44	Digby, N.-E., 1890	Digby à Bridgetown, N.-E.
Boston	360·43	Passagers et fret.	Acier	1694·50	733·77	Glasgow, Ecosse, 1890	Yarmouth, N.-E., à Boston, E.-U.
Atlas	2·70	Remorqueur	Bois	15·79	10 74	Port Elgin, N.-B	Baie Verte, N.-B.
Wanda S	2·13	do	do	10·44	7·10	do	do
	.....			.....	.....		

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	—	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Bridgewater	SS.	100 A 1	Acier	207	.....	Dumbarton, N.-B.	Halifax à Bridgewater, N.-E.
Annex 2	PW. S	Aucun	Bois	338	168	Etat de New-York, E.-U	Bateau-passeur, Halifax à Dartmouth.
W. M. Weatherspoon	SS.	Registre am.	do	59	34	Digby, N.-E	Service de passagers, etc.
Weymouth	SS.	do	do	153	105	Weymouth, N.-E	Service de passagers, entre St-Jean, N.-B., et Weymouth, N.-E.
Peerless	SS.	Aucun	do	94	80	Etat de New-York, E.-U	Lacs Sydney et Bras-d'Or.
				.....	.....		

C. R. COKER,
Inspecteur fédéral de coques, etc.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Beaver	5·47	Aucun	Bois	34·15	23·32	Norman, Ontario	Lac des Bois, remorqueur.
Chieftain	2·13	do	do	40·00	27·20	Grandes Fourches, Riv. La Pluie	do do
Hazel	1·20	do	do	7·52	5·11	Selkirk, Manitoba	Lac Winnipeg, remorqueur de pêche.
Kennina	2·13	do	do	41·86	28·47	Kéwatin, Ontario	Portage du Rat et rivière La Pluie, passagers.
Shamrock	3·33	do	do	79·84	55·29	Grandes Fourches, Riv. La Pluie	do do do et fret.
	14·26			203·37	139·39		
Willie Howell	.....	.....	.....	24·11	Pas de rapport.	.....	Remorqueur de pêche, lac Winnipeg.

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur de bateaux à vapeur pour Manitoba, Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
North Star	2·0	A hélice, bat.-pêcheur	Bois	8·11	5·52	Esquimalt	Eaux de la Colombie-Britannique.
Georgie	4·8	do remorqueur	do	32·16	19·71	Seabeck, E.U.d'A.	do do remorquage.
Mascotte	6·6	A double hélice, fret	do	191·53	126·64	Victoria	Transport de granit de l'île Nelson, C.-B.
Mystery	24·0	A hélice, remorqueur	do	64·80	38·75	Victoria	Serv. des étab. de conserves, rivière Skeena, C.-B.
Standard	22·5	do do	do	51·08	31·16	Victoria	Remorquage et service des établiss. de conserves.
Enterprise	2·0	do yacht de plaisance.	do	2·95	2·95	Lac Shawinigan	Lac Shawinigan, promenade.
Thistle	24·0	do fret	do	222·36	146·89	False Creek, Vancouver	Fret et passagers aux chantiers.
Chieftain	22·5	do remorqueur	do	64·80	38·75	Victoria	Service des établiss. de conserves et remorquage.
Cutch	102·5	do fret et passagers	Fer	324·27	123·14	Hull, Angleterre	Passagers et fret, de Vancouver à Nanaïmo.
Brunette	14·0	do remorqueur	Bois	37·08	25·19	New-Westminster	Eaux de la Colombie-Britannique.
	224·9			999·14	558·70		

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Velos	18·0	A hélice, remorqueur	Bois	72·50	49·31	Vancouver	Eaux de la Colombie-Britannique.
Bon Accord	4·8	Roue à l'arrière	do	84·15	57·23	Victoria	Service des établiss. de conserves, rivière Fraser.
Earl	21·0	Remorqueur à hélice	do	Pas en	registré.	Vancouver	Pont de la Mission, service de l'entrepreneur.
Telephone	4·3	Roue à l'arrière	do	80·66	50·82	Vancouver	Service de passagers, bras sud de la riv. Fraser.
Constance	22·4	A hélice, yacht et remorq.	Mixte	49·52	29·18	Victoria	De plaisance et remorqueur, rivière Fraser.
Clyde	4·3	A double hélice, fret	Bois	67·87	46·16	Vancouver	Fret, eaux de la Colombie-Britannique.
Lytton	10·0	Roue à l'arrière	do	451·66	284·55	Kamloops	Fret et passagers, district de Kootenay.
Millie	2·2	A hélice, yacht	do	9·24	6·16	Vancouver	De plaisance, Burrard-Inlet.
Egerman	2·3	do	do	12·07	8·21	Vancouver	Burrard-Inlet, emploi inconnu.
	58·3			827·69	531·62		

J. A. THOMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut ou enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Cutch	102·5	A hélice	Fer.	324·27	123·14	Hull, Angleterre	Vancouver et Nanaïmo ; fret et passagers.
Velos	18·	do	Bois	72·52	49·31	Vancouver	Colombie-Britannique ; remorqueur, fret et passagers.
Thistle	24·	do	do	222·36	146·89	do	do do
Mystery	24·	do	do	64 80	58·75	Victoria	do do
Brunette	14·	do	do	37·03	25·19	New-Westminster	do do
Telephone	4·3	Roue à l'arr.	do	80·66	50 82	do	Rivière Fraser ; fret et passagers.
Standard	22·5	A hélice	do	51·08	31·16	Victoria	Eaux de la Colombie-Britannique, remorqueur.
Chieftain	22·5	do	do	64·80	58·75	do	do remorq., fret et passagers.
Georgie	4·8	do	do	.....	.....	Puget Sound	do remorqueur.
Mascotte	24·	Double hél.	do	191·53	126·24	Victoria	do fret.
Bon Accord	4·8	Roue à l'arr.	do	84·15	57·23	do	Service d'établissements de conserves ; remorqueur.
Constance	22·4	A hélice	Mixte	49 52	29·18	do	do
Clyde	4·3	Double hél.	Bois	67·87	46·16	Vancouver	Colombie-Britannique ; fret.
Earle	21·0	A hélice	do	Non en	registré.	do	
	313·1			1310·59	782·82		

R. COLLISTER,
Inspecteur de coques.

RELEVÉ des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, et où et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Annie Watt	Baie Georgienne, remorquage.	Mocking Bird....	Baie Georgienne, remorquage.
J. B. Newman...	Lac Ste-Claire, fret.	Admiral.....	Rivière Thames, do
Albert Dyment...	Baie Georgienne, remorquage.	Leslie.....	Toronto, do
Lady Eborth....	do do	Bruno.....	Baie Georgienne, fret.

O. P. ST. JOHN,
JAMES JOHNSTON,
Inspecteurs de bateaux à vap., division d'Ontario-Ouest et Huron.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Annie Watt	Baie Georgienne, remorquage.	....	.. . .

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Rothesay.	Fleuve St-Laurent, vap. à passag.	McArthur.....	Lac Ontario, remorquage .
Catherine.....	do do do	Conqueror.	do do
Quinté..... .. .	Baie de Quinté do do		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Rothesay.....	Fl. St-Laurent—Vap. d'excursion	Catherine.....	Fl. St-Laurent—Vap. à passagers
Quinté.....	Baie de Quinté—Vap. à passagers		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Dagmar	Riv. Ottawa, passagers.	Allan Gilmour...	Riv. Ottawa, touage.
Resolute..	do do touage.	Express	do do passeur.
Walter B.....	do do passagers.	Hunter.....	Canal Lachine, touage.
A. H. Baldwin....	do do touage.		

JOHN BURGESS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

RELEVÉ des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, et où et à quoi employés.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Boston	A aubes, remorquage, Montréal et Québec.	Latuque	A aubes, remorquage, Montréal et Québec.
William	A aubes, remorquage, Montréal et Bic.	Pioneer	A aubes, remorquage, lac St-Jean
*Wm. O'Brien	A hélice, havre de Québec, rem.		

* Autrefois le Lizzie.

JOS. SAMSON,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Walter B	Passage d'eau, Pembroke et île aux Allumettes.	Bienvenu	A aubes, passagers, Québec et Sainte-Anne.

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur de coques.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Selma	Sauvetage, Halifax, N.-E.	Secret	Passagers, Baie de Fundy.
Princess Beatrice	Passagers et fret, Halifax à l'Ile du P.-E.	St. George	Remorqueur, Chatham.
Mindoo	Remorqueur, rivière Miramichi.	Meta	Yacht remorqueur, Saint-Jean.
Norwegian	Passeur, Port-Mulgrave.	Laddie	Remorqueur, Miramichi.
Jessie A. Campbell	Remorq., Hopewell à Dorchester, N.-B.	John William	do riv. Saint-Jean.
Empress	Passagers, Baie de Fundy.	Islet	do Halifax.

SUPPLÉMENTAIRE, DEPUIS LE 27 OCTOBRE 1890.

General	Remorqueur, riv. Saint-Jean.	Clansman	Remorqueur, Wallace, N.-E.
Molega	Passagers, lac Ponhook, comté de Queen, N.-E.		

DOUGLAS STEVENS, *inspecteur de bateaux à vapeur.*

Princess Beatrice	Halifax et I.P.-E. ; jeté à la côte en la Nouvelle-Ecosse, en octobre 1890 ; perte totale.	May Queen	Passagers, Sydney et lacs Bras-d'Or ; a pris feu et été détruit ; reçoit une nouvelle chaudière et subit d'autres réparations.
William	Echoué et carène endommagée ; dégréé pour réparations.		

CHARLES R. COKER, *inspecteur fédéral de coques, gréement, etc.*

RELEVÉ des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, et où et à quoi employés.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Ida of Winnipeg..	Selkirk et extrémité sud du lac Winnipeg ; remorqueur.		

EDMUND R. ABELL, *inspecteur de bateaux à vapeur. Pour Manitoba, Kéwatin et T.N.-O.*

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Alexander..	Remorqueur ; eaux de la C.-B. ; désemparé et vendu hors du Canada.	Beaver	Remorqueur ; eaux de la C.-B.
Sardonyx.....	Route du Nord, C.-B. ; fret et passagers ; perdu.	Wilson G. Hunt .	Passagers ; Victoria à Nanaïmo ; désemparé.

J. A. THOMSON, *inspecteur de bateaux à vapeur.*

Sardonyx.....	Fret et passagers ; naufragé.	Beaver	Remorqueur ; naufragé.
Alexander	Remorqueur ; désemparé.	Wilson G. Hunt .	Fret et passagers ; désempare.

R. COLLISTER, *inspecteur de coques.*

ANNEXE No 19.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires britanniques, canadiens et étrangers propres à la mer et naviguant dans les eaux canadiennes, et aux navires canadiens propres à la mer, dans d'autres eaux, pour les onze mois expirés le 31 octobre 1890.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1889.												$
26 mars.	Achsah	9	Shelburne	Brigantin.	138	Barbades à Portland, Maine.	Cutty Hunk, Mass....	Echoué.....	....	....	Totale ..	5,000
1890. 3 août..	Adelia	20	Annapolis... .	Goëlette..	163	Clementsport à Boston.	Ile aux Atocas, Me....	do	Brouillard	....	Part'elle	400 carg. 275
12 oct...	Algeria	19	St-Jean, N.-B.	Barque...	620	Belfast, Irlande, à Sydney, C.-B.	Cap Dauphin, C.-B....	Diverses avaries.	Perte de voiles et gros temps	....	Totale ..	8,000
1er do	Alice Cooper...	18	Windsor.....	do	863	Belfast à Philadelphie.	Lat. 49° 24′ N. ; long. 44° 6′ O.	Voiles perdues et fendues.	Mauv. temps..	. .	Part'elle	300
1er mai.	Alma Cook	¾	Shelburne ...	Goëlette..	65	Lockeport à Sydney, C.-B.	Récif de Duncan, entrée du havre d'Halifax..	Echouée.	Fort courant de l'ouest.	....	do ..	2,400 carg. 200
1889. 9 déc..	Alpha	15	Yarmouth....	Vapeur...	211	St-Jean à Yarmouth...	2 milles à l'est de Cap Fourchu.	Perdu son propulseur.	....	....	do ..	400
1890. 27 janv.	Alvin Kelly....	15	Shelburne	Brigantin.	326	Manzanilla à New-York.	Récif d'Antonio, à l'extrémité est de Cuba.	Echoué.....	Brouillard	. ..	Légère .	....
27 avril.	Amanda S	2	St-Jean, N.-B.	Goëlette..	24	Saint-Jean, N.-B., à Harvey, N.-B.	¼ mille à l'est de Vaughan's-Creek, N.-B.	Chaînes brisées, a échoué, ensuite remise à flot et amenée à St. Martin.	Gros temps....	....	Part'elle	60
5 juin..	Amazon	8	Lunenburg ...	do ..	73	Lunenburg à White-Head.	Entrée du havre de White-Head.	Echouée.....	Faute du pilote	....	do ..	50
21 avril.	Amos B.....	14	Guysboro'	do ..	80	Halifax à Canso.....	Dover Breakers, Middle Rock.	do	Brume..	....	do ..	800 carg. 1,500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
11 juin.	Amy D.....	7	Yarmouth....	Goëlette..	110	Parrsboro' à Plymouth, Mass.	Havre de Plymouth...	Echouée	Abordage .. .	....	Part'elle	4,152 carg. 25
26 juillet	Angeline.....	12	do	do ..	67	Barrington à Pubnico.	John's Island Ledge, baie du Homard, N.-E.	do	Boussole inexacte.	....	Totale..	1,500 carg. 750
4 août..	Anna Currier ..	23	Saint-Jean....	do ..	99	Boston à St. Martin...	Mont Désert, S. S.E., ½ mille au large.	Abordage. . .	Obscurité et brume ép'sse	....	Part'elle	100
1889. 5 déc.	Annie A... ...	6	Pictou..	do ..	79	Summerside à Demerara.	3 milles sud d'Halifax..	Endommagée.	Tempêtes.	....	do ..	1,000
1890. 25 sept.	Annie Gale	8	St-Jean, N.-B.	do ..	96	Shulee, N.-E., à Newport, R.I.	Environ 5 m. S. S.-O. de Matinicas, Maine.	Gr.mât pourri et voie d'eau.	....	...	do ..	125
3 juillet	Annie S	5	Halifax.....	do ..	34	Richibouctou à Halifax	Havre de Richibouctou	Echouée	A frappé sur des b. d'huît.	....	Totale..	50
19 juin.	Annot Lyle....	26	Liverpool, G.B.	Goëlette..	1246	Grande-Bretag. à Québec *viâ* Sydney, C.-B.	Cranberry-Head, hors du havre de Sydney.	Diverses avar.	Marée, grosse mer et brume épaisse	....	Légère .	..... carg. 1,000
1889. 25 déc...	Arbutus	6	St-Jean, N.-B.	Brigantin.	396	Saint-Jean à Buenos Ayres.	Chico Bank, Rivière Platte.	Echoué.	Mépr. une épave pour un phare flott't.	....	Part'elle	3,000
1890. 23 janv.	Ashlow.	10	do ..	Barque...	639	Cork, Irlande, à Saint-Jean, N.-B.	Havre de Swansea Galles.	do	Gros temps ..	. ..	do ..	11,000
21 août.	Aspatogon.....	13	Yarmouth...	do ...	861	Port au Spain à Philadelphie.	Côte sud de Porto-Rico, mer des Antilles.	Sombrée.....	Le fort roulis a causé une voie d'eau que les pomp. ne purent contrôler.	....	Totale.	25,000 carg. 3,000
17 oct.	Avalon..	2	Windsor, N.E.	Goëlette..	122	Newcastle, N.-B., à New-York.	30 milles du Mt. Désert	Pont endom. et chargem. du pont perdu..	Gros temps.	...	Part'elle	200 carg. 150

16 mai..	B. Weir et Cie..	21	Arichat. ...	do ..	25	Saint-Pierre, C.-B., à Port-Malcolm.	Passage Lennox... .	Echouée... .	Frappé sur la pointe Glasco.	....	do ..	150 carg. 375
28 août.	Belle Bartlett..	23	Etats-Unis ...	do ..	76	Provincetown, pêche..	Sur la barre, un 1½ mille du phare du havre de Miscou.	do	Barre non balisée.	. ..	do ..	150
9 juin..	Ben Bolt.	26	Saint - André, N.-B.	do ..	99	New-York à Saint-George, N.-B.	Ile du Cap Tom, à l'embouchure du passage Letête.	do	Manqué à virer et jetée à la côte.	...	Totale..	1,000 carg. 370
13 janv.	Ben Hur. . . .	neuf	Etats-Unis ...	do ..	100	Gloucester, Mass., pêche.	Barrington, N.-E... .	do	A mal calculé sa distance.	....	do ..	12,000 carg. 3,000
5 août.	Bertie McLean.	"	St-Jean, N.-B.	do ..	249	Providence à St-Jean, N.-B.	Cap Spencer, baie de Fundy	do	Brume épaisse.	....	Partiell.	6,000
27 août.	Bessie	21	do ..	do ..	40	Rivière aux Pommes à Saint-Jean, N. B....	Mispeck, baie de Fundy.	do	Tempête.....	....	Totale..	250 carg. 320
20 déc..	Bessie G.	6	Parrsboro', N.-E. .	do ..	69	Port-Greville à Rockland.	Pointe-Noire, N.-B....	do	do	1	Partiell.	1,500 carg. 175
1889. 25 déc..	Beta	15	Lunenburg ...	do ..	41	... .	Bluff - Head, baie Lapoile.	do	do	...	Totale..	500
1890. 7 mai..	Blanche.....	neuf	Sydney.....	do ..	219	Saint-Jean à New-York	Havre de Saint-Jean ..	Abordage avec le vap. "Lansdowne."	do	...	Partiell.	304
— août.	Bloomfield	1½	Charlottetown	do ..	98	Cuba à Hatteras-Nord.	Cap Nysie, Cuba.....	Echouée	Faisaite au et a dû être échoué	. ..	do ..	2,000 carg. 150
6 mars.	Blizzard.	6	Lunenburg ...	do ..	132	Saint - Kitts, Ant., à Halifax.	Océan Atlantique....	Voie d'eau....	Tempêtes et grosse mer...	...	do ..	2,300
— juin..	Bonavista.....	6	Montréal.....	Vapeur...	837	Liverpool, G.-B., à Sydney-Nord.	Au milieu de l'Atlantique.	.....	Tempête.. ..	....	do ..	300
3 mai..	Byron M.....	8	Windsor, N.-E	Goëlette..	128	Rio Grande de Sol à Montevideo.	Montevideo	Echouée... .	Ouragan.....	....	Totale..	6,000
20 fév..	C. C. Vanhorn..	21	do ..	Brigantin.	376	Hantsport, N.-E., au Bassin des Mines.	Hantsport	A rompu ces amarres et a dérivé dans les glaces.	.....	....	Partiell.	1,000
1889. 20 nov..	Calliope..	22	do ..	Barque...	1179	Saint - Jean, N.-B., à Tangier.	A la hauteur des îles de l'Ouest.	Perdu son chargem. de pont et hunier.	Gros temps...	....	do ..	9,000 carg. 300
1890. 9 janv.	Candor	23	Shelburne	Goëlette..	86	Boston à Georgetown, I.P.-E.	Port-Hawkesbury, dét. de Canso.	Poussé par la temp. sur le quai et brisé la poupe et la proue.	....	...	Partiell.	300
3 avril.	Canning.	16	Windsor, N.-E	Brigantin.	657	Barbades à Philadelphie.	Lat. N. 16°, long. O. 59°.	Perdu ces espars.	Gros temps...	....	do ..	150

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$ cts.
— août.	Cape Breton ...	neuf	Liverpool, G.B	Vapeur...	1109	Sunderland à Sydney, C.-B.	Petty Harbour, Terreneuve.	.....	Courant inconnu et brume épaisse.	....	.....	.....
12 oct. .	Cardigan....	neuf	Charlottetown	Goëlette.	37	Cardigan à St-Pierre Miquelon.	22 milles à l'ouest de l'île Langlade, Terreneuve	Diver. avaries.	Forte tempête.	...	Partiell.	100 carg., 150
18 sept..	Carita..	1	Port-Medway.	do ..	120	Boston à Newburyport	Barre de Newburyport.	Echouée .. .	Bouées déplacées.	....	Pas de perte.	....
14 juill..	Carl Schurz....	18	Gloucester, Mass.	do ..	69	Pêcheries de Gloucester	Côté sud de l'île Amherst, îles de la Madeleine.	do	.....	....	Partiell.	1,000
22 mai..	Carrier Dove...	11	St-Jean, N.-B	Barque...	1026	Saint-Jean, N.-B., à Glasgow.	Lat. 50° 36′ N., long. 39° 40′ O.	Prise dans la glace, remplie et abandonnée	.....	....	Totale..	25,000 carg.,11,644
17 oct. .	Chateauguan...	4	Parrsboro'....	Goëlette.	97	New-York à St-Jean, N.-B.	Matinicas, Me., dans une direction N.-E., 45 milles.	.....	Fort. tempêtes et fréquents changements	....	Partiell.	175 carg., 200
23 mai..	Christina Moore	9	Windsor.. ...	do ..	216	Montevideo à Boston..	Battures de Nantucket.	Echouée . ..	Gros temps....	....	Partiell.	700
9 juin .	City Bell.....	13	Halifax.....	do ..	21	Pêcheries d'Halifax....	Entrée du havre d'Amherst, îles de la Madeleine.	do	Manqué la bouée.	....	Totale..	700 carg., 400
6 août .	Clare	4	Yarmouth....	Brigantin.	229	Sydney à Saint-Jean ..	Pointe Lepreaux	do	Brume épaisse; sig. de brume en mauv. état	....	Partiell.	2,750
17 sept..	Clifton.....	4	St-Jean, N.-B	Goëlette.	219	Boston à Saint-Jean...	Matinicas, Me., direct. N.-N.-E., 10 milles.	Abordage avec la goëlette 'Hale Todd'	Forte tempête.	....	do ..	50
7 oct...	Congo.....	1	Shelburne ...	do ..	196	St-Jean, Terreneuve, à Bayfield, N.-E.	Au quai, Bayfield.....	Diver. avaries.	.....	...	do ..	300
12 mars.	Dagmar.....	24	Montréal.....	Vapeur...	245	En hivernement.....	Como, Québec	Incendié.....	.....	....	Totale..	10,000
20 mai..	David Taylor ..	21	St-Jean, N.-B.	Barque...	599	Londonderry, Irlande, à Saint-Jean, N.-B..	12 milles E. de Lockeport, N.-E.	Echouée . ..	En dehors de sa route.	....	do ..	30,000

13 do	Diadem	4	Lunenburg	Brigantin.	162	Provincetown, Mass., à Halifax.	Baie de Fundy	Diverses avar.	Grosse mer et tempête.	....	Partiell.	1,000
8 oct	Dorothy	½	St-Jean, Terr.	Goëlette	48	Sydney-Nord à Charlottetown, I.P.-E.	Côté E. du pont de Grand-Narrows.	do		...	do	100
9 mai	Drusilla	6	Halifax	do	32	Iles de la Madeleine à St-Pierre Miquelon.	Ile Langley, au large de Terreneuve.	Echouée	Fort courant	....	Totale	1,000 carg. 1,500
18 oct	Dunrobin	16	Windsor	Navire	1375	Perth Amboy à Rotterdam.	Bancs de Banjaard	do	Gros temps	....	do	25,000 carg. 45,000
28 mai	E. Sutton	14	St-Jean, N.-B.	Barque	545	Cuba à Boston	Récif au large de l'Ile des Pins, Ant.	do		....	do	12,000 carg. 50,000
27 août	Edmund	11	Amherst	Goëlette	107	Hillsboro' à Boston	4 milles au nord de Mount Desert Rock.	Diverses avar.	Voie d'eau et abandonnée.	...	do	1,400 carg. 775
12 oct	Edward Blake	8	Shelburne	do	99	Boston à Pictou	Au large de l'Ile de McNutt, entrée du havre de Shelburne.	Frappée par un nav. inconnu et coupée au-dessous de la ligne de flot.		...	Partiell.	1,500
6 do	Electric	22	Guysboro'	do	58	Pictou à B.-des-Vaches	Près de Pictou	Grande vergue brisée, et n'a pu éviter la côte.		....	Totale	1,000
24 août	Eliza B. Campbell.	½	Gloucester, Mass.	do	95	Gloucester, pêcheries	Canso, N.-E.	Echouée	Havre rempli de navires et échouée.	...	Partiell.	250
11 oct	Eliza Jane	13	Shelburne	do	21	Arichat à Charlottetown.	Roy's Beach, comté de Pictou, N.-E.	N'a pu éviter la côte.	Tempête	....	do	200 carg. 100
1er do	Elizabeth	26	Suède	Barque	609	Bordeaux à Sydney	300 milles à l'E. de Scattarie.	Frappée par un ouragan et jetée sur le côte, s'est relevée et a atteint Sydney.		....		
5 mai	Ellen Eliza	20	Halifax	Goëlette	21	Gabarus à Halifax	Pointe Michaux, C.-B.		Temps très couvert.	....	Totale	1,000 carg. 300
15 janv.	Emilie L. Boyd	9	Yarmouth, N.-E.	Barque	1240	New-York à Hong-Kong.	Lat. N. 25° 40′, long. O. 32° 26′.	Abordage avec le navire norvég. "Rolf."		....	do	40,000
4 sept	Estella	6	Digby	Brigantin.	270	Rivière de l'Ours aux Barbades.	Côté O. de Digby Gut.	Echoué	Calme plat, reflux.	..		
5 oct	Estella	8	St-Jean, Terr.	Goëlette	75	St-Jacques, Terren., à Baie des Iles.	18 milles N.-O. de Cap Ray Light.	do	Tempête	....	Partiell.	300

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
1er août	Etta White....	19	Victoria, C.-B.	Vapeur...	97	Vancouver à Victoria..	Welcome Pass, C.-B...	Echoué.	Frappé un rocher inconnu	....	.....	.....
Mai ...	Eveline..	5	Newcastle, G B	do ..	844	Shields, G.-B., à Baie-des-Vaches, C.-B.	Baie-des-Vaches	do	Brume.	....	.....	.....
14 août.	Fearnot.....	10	Halifax.....	Goëlette..	92	Halifax à Boston.....	Passage de Sheet-Harbour.	do	Perte du gouvernail.	....	Partiell.	200
15 oct ..	Fearnought ...	31	Liverpool, G.B	Navire....	1292	Saint-Jean, N.-B., à Fleetwood, G.-B.	Lat. 45° N. ; long. 44° O.	Abandonné...	Navire très vieux et grosses tempêtes.	....	Totale ..	10,000 carg. 9,892
22 sept..	Finance.....	1	Lunenburg ...	Goëlette..	58	Canso, pêcheries.... .	Sur le côté O. de l'Ile George, havre de Canso.	Echouée ..	Trop près de la côte.	....	Partiell.	150
24 août.	Finn....	22	Norvégien....	Brigantin.	179	Bristol à Québec	Baie Gabarous, C.-B..	.....	.....	....	Totale ..	6,000
1er oct..	Finsbury... ..	10	Londres, G.-B	Vapeur ...	1230	Glasgow à Sydney, C.-B	Lat. 48° 40′ N. ; long. 41° 12′ O.	....	Grosse mer et tempêtes.	...	Partiell.	2,500 carg. 400
6 do ..	Florence C.....	¼	Pictou.....	Goëlette..	97	Halifax à Saint-Pierre, C.-B.	Long Beach, Baie St-Pierre.	Echouée	Tempête.....	....	do ..	1,000
13 fév ..	Florence Christine.	10	Digby, N.-E..	do ..	90	Annapolis à Demerara.	Près du havre Bliss, N.-B.	....	Gros vent.....	...	do ..	600
24 oct ..	Foaming Billow	29	Halifax	do ..	66	Port-Caledonia à Halifax.	Phare de Black-Rock, C.-B.	Trompée par la marée et a touché fond.	.....	...	do ..	250
31 juill..	Forest Holme..	new	Maryport, G.B	Vapeur ...	1545	Maryport à Montréal..	Côte du Labrador.....	.....	Brume épaisse	....	.....	.....
25 janv.	G. C. Kelley...	5	Shelburne	Goëlette..	98	Boston à Lockeport....	Près de Yarmouth....	....	S'est trompé de lumière.	3	Partiell.	1,500
Mai	Geo. E. Corbett	16	Annapolis, NE	Petite barque.	450	Saint-Jean à Irlande...	Océan Atlantique.....	....	Glace, grosse mer et vent.	....	Totale ..	25,000

17 oct.	G. G. King	9	St-Jean, N.-B.	Goëlette	64	Rivière Hébert à Saint-Jean, N.-B.	Au large de la Pointe-Noire, île Partridge, O.N.-O. 3 milles	Un morc. s'est détaché de la carène, caus. une v. d'eau.			Partiell.	100
14 sept.	Gasper Embree.	9	Chatham, N-B	do	95	Richibouctou à Boston.		Membr. forcée, voie d'eau, revenu à Salmon River, N.-E.	Gros temps		do	1,800
18 juill.	Galaxy	31	Liverpool, N-E	do	33	Liverpool à Arichat	Cap Thrum, havre de Halifax.	Echouée	S'est trompée de bouée.		Totale	800
9 do	General	24	St-Jean, N.-B.	Vapeur	24	Touage sur la rivière Saint-Jean.	Pointe du Chêne, rivière Saint-Jean.	Feu			do	10,000
13 oct.	Georgie Willard	16	Portland, Me., E.-U.	Goëlette	52	Portland à Lockeport	Lockeport Harbour	Echouée	Tempête		Partiell.	500 carg. 500
1889. 10 déc.	Gladys	9	Sydney	do	57	Sydney-N., pêcheries	Middle Arm, baie des Iles, Terreneuve.	Manqué à virer et jeté à la côte.	Temp. subite a causé le naufrage du nav.		Totale	2,300 carg. 1,200
1890. 17 janv.	Gleaner	18	Etats-Unis	do	60	Gloucester, pêcheries	Près de Yarmouth, N-E	Echouée	Gros temps		Partiell.	600
18 fév.	Glen	4	St-Jean.	do	124	St-Jean à New-York.	Petite Ile aux Canards, Maine.	do	Tem. de neige.		Totale	5,200 carg. 1,883
18 oct.	Golden Hope	1	Etats-Unis	do	101	Gloucester, pêcheries	Havre de Sydney	do	Brume épais. et jetée à la côte.		Partiell.	120
3 août.	Governor Butler	6	Gloucester, Mass.	do	88	do do	Sur Rocher All Right, îles de la Madeleine.	do	Rochers non balisés.		do	150
4 avril.	Grace	15	St-Jean, N.-B.	do	67	Lands End, N.-B., à St-Jean, N.-B.	Rivière Saint-Jean	A frappé le quai, s'est remplie et chavirée.			Totale	350
14 janv.	Grandee	5	Maitland	Navire	1578	Cardiff à Montevideo.	La Manche	Grave	Gros temps		Partiell.	13,000
5 oct.	Hanna	26	Norvège	Barque	269	Bouctouche à Liv'rpool, Grande-Bretagne.	Au large des îles de la Madeleine et emb. du havre de Pictou.	Diverses avar.	do		do	700 carg. 150
25 sept.	Harriet	43	Arichat	Goëlette	26	Arichat à Port-Mulgrave.	Rocher Noir, Passage Lennox, comté de Richmond, N.-E.	Echouée	Manqué à virer		do	50
12 oct.	Harriet	26	Pictou	do	27	Pictou à Pugwash	Anse Fraser, Pugwash.	do	Grosse mer et tempête.		Totale	400
1er août.	Harry G. French	6	Gloucester, E.-U.	do	95	Gloucester, pêcheries	Côté sud de Malpeque Bar I.E.-E.	do			Partiell.	75

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
26 août.	Harry W. Lewis	1	St-Jean, N.-B.	Goëlette..	297	Bristol, G.-B., à Sydney C.B.	Océan Atlantique.....	Frappée par une bourrasque.	Tempête.....	....	.....	.....
24 janv.	Harvester.....	10	do .	do ..	113	St-Jean à New-York. .	Grand-Manan, N.-B ..	Echouée.... .	Gros temps. ..	....	Totale ..	1,500 carg. 795
10 mars.	Hazel Dell.....	6	Yarmouth....	do ..	87	Magna à Yarmouth ...	Lat. 22° 56' N., long. 74° 45' O.	Endomm. par une bourrasque.	... .	...	Partiell.	1,000
31 août.	Hattie Dell.....	5	Barrington ...	do ..	110	Turk's Island à Boston	Gulf Stream, 41° N. lat. ; 67° 55' O. long..	Echoué.....	Frappée par une bourrasque et espars enlevés.	....	.....	.....
14 sept..	Henry A. Burnham.	16	Boston... ...	Brigantin.	473	New-York à Halifax...	Phare de l'île aux Phoques.	do	Courant inconnu.	...	Totale ..	3,500 carg. 600
17 fév...	Hope.....	10	Victoria, C.-B.	Vapeur ..	48	Victoria à Vancouver..	Ile Portland.....	Echoué.....	.....	....	Partiell.	1,200
19 janv.	Howard A. Turner.	3	St-Jean, N.-B.	Barque. .	505	St-Jean à Dublin.....	Lat. 51° N.; long. 12° N.	Abandonnée.	Tempêtes.....	.. .	Totale ..	18,000 carg. 7,000
25 juillet	Hyacinthe.	10	St-Jean, Terre-neuve.	Goëlette...	29	Richibouctou à Sydney-Nord.	Baie de l'Ouest, lac Bras d'Or.	Echouée.....	Brume épaisse.	...	Partiell.	140 carg. 40
18 oct...	Ida....	26	Norvège.....	Brick	299	Rockfort à Richibouctou.	Richibouctou Bar.	do	Tempête.....	....	Totale ..	5,000
—juillet	Isabel.....	24	Victoria, C.-B.	Vapeur ..	338	Victoria à Nanaïmo ...	Ext. S.-O. de Trial Isl'd	do .. .	Courant et brume.	...	Partiell.	75
7 août .	J. et S..... ...	9	Charlottetown	Goëlette...	25	Sydney au havre Murray, I.P.-E.	15 milles N. du Cap St-George.	Mât de misaise défectueux.	.. ..	....	do ..	150
1er do	J. P. Craig....	24	Portland, Me.	do ..	73	Portland, pêcheries....	Environ 10 milles de la Pointe-Est.	Abordage avec une goëlette inconnue.	....	....	do ..	150

30 janv..	J. T. Smith....	8	Dorchester....	Navire ...	1277	Anvers à New-York...	Flessingue..	Abordage	....	....	do ..	850
25 mai..	James & Ella ..	6	Gloucester ...	Goëlette.	85	Gloucester, pêcheries..	Côté ouest de la barre de la Baie du Renard, Anticosti.	Sombrée.....	Faute du pilote	....	do ..	500
2 juill .	James Martin..	7	Pictou	Barque..	1367	Newcastle à Valparaiso	Baie Valparaiso.	do	Ouragan..	....	Totale .	40,000 carg. 3,500
13 janv..	Jane Ingram...	10	Saint-Jean....	Goëlette..	156	Portland à St-Jean ...	Prospect Harbour, Maine, E.-U.	do	Tempête.....	....	do ...	5,000
22 fév ..	Joequinna.	15	Liverpool, N.E	Brigantin.	356	Wilmington à Santos..	Rocas.....	do	Erreur dans le chronomètre.	. .	do ...	10,000
4 oct ..	John A. McGowan.	2	Shelburne	Goëlette..	96	Sydney-Nord à Charlottetown.	Côté nord de la Pointe-Carey, à l'entrée du lac Bras d'Or, ¼ mille du rivage.	do	Brume et forte brise.	..	Partiell.	350 carg. 100
8 do	John A. McGowan.	2	do	do ..	96	do ..	Sand Point Bar, à peu près 200 vgs. du phare, en dedans de la bouée	do	Très sombre ..	...	do ..	300
23 janv.	John McLeod..	5	Saint-Jean....	Navire ...	1595	Yokohama à Iloilo.....	Près Yokohama, Japon	do	.....	....	do ..	20,000
12 mai..	John Tilton....	34	Charlottetown I.P.E.	Goëlette..	65	Pownal, I. P. E., à Baie Glacée, C.-B.	Baie Chedabouctou, N.-E.	Incendie.....	. .. .	...	Totale .	800 carg. 390
27 oct ..	Kate	17	Halifax	do ..	77	Chatham, N.-B., à Sydney, C.-B.	3 milles au large du port au Bouche, baie George.	....	Grain, mâts brisés, voiles déchirées.	....	Partiell.	150
27 do	Kate.....	11	Shelburne	do ..	131	White Head, à Saint-Pierre et Miquelon.	Côté nord de l'île Bernard, Passage Lennox	....	S'est trompée de direction, et échouée.	....	do ..	1,000 carg. 700
23 août .	Kohinoor	14	Pictou	do ..	77	Pictou à Chatham, N.-B.	Récif Escuminac.	Sombrée.....	Grosse mer....	....	do ..	600
9 janv..	Laburnum.....	1	Shelburne	do ..	115	Halifax à Porto Rico..	Pas de nouvelles après avoir quitté le havre ; supposée avoir chaviré au large du havre de Halifax.	.. ..	... .	6	Totale..	10,000
5 oct ..	Lady Franklin..	30	St-Jean, Terre-neuve.	do ..	62	Aspy Bay à Halifax..	Baie Ste-Anne, C.-B..	Surprise p. une temp. d. la b. Ste-Anne.	Poussée à terre, s'est dégagée	....	Partiell.	450 carg. 250
15 mai..	Lady of the Lake	17	Halifax	Barque ...	552	New-York à Windsor, N.-E.	Pointe S.O. de Block Island, E.-U.	Sombrée	Marée et brume.	....	Totale..	6,000
7 do	Lansdowne.. ..	5	Ottawa... ...	Vapeur..	463	Saint-Jean, N.-B., à Quaco, N.-B.	Port de Saint-Jean....	Abordage	Forte crue dans le havre.	...	Partiell.	300

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
22 août.	Latharna	6	Glasgow.....	Barque...	265	Philadelphie à Petite Baie Glacée.	Soldier's Ledge, côte S.-O., N.-B.	Echouée.....	Courants inconnus.	....	.. ....	.....
7 mars.	Laura	30	Chatham, N.-B	do ...	349	Bordeaux à Saint-Jean, N.-B.	On n'en a jamais entendu parler.	.....	.....	10	Totale..	5,000
1889.												
4 déc..	Laura	14	Pictou, N.-E..	Brigantin.	329	Demerara à New-York.	70 milles sud du Cap Hatteras.	Perte du hunier	Gros temps...	....	Partiell.	1,500 carg. 537
1890.												
21 juin..	Laura	19	Digby.....	Goëlette..	125	Rockland, Me., à Weymouth, N.-E.	Gull Rock, N.-E.....	Sombrée.....	Marée...	...	Totale..	1,500
2 août.	Laura Victoria.	2	Arichat.....	do ..	39	Descousse, pêcheries...	Barre N.-E., 2 milles de l'île Brian.	Grosse mer ...	.....	....	Partiell.	100
19 mai..	Laurel.....	20	Windsor, N.-E	do ..	43	Moncton à Rivière aux Pommes.	Récif Pudsey.....	Echouée	Gros temps...	...	Totale..	250
24 janv..	Laurissa.....	1	St-Jean, N.-B.	do ..	122	New-York à St-Jean, N.-B.	Ram's Island, Maine..	do ...	.....	..	do ..	7,200 carg. 800
1889.												
27 déc..	Lennie.	7	Yarmouth....	do ..	99	Antigua à Yarmouth..	Digby Neck, N.-E.....	do	Grain	2	do ..	2,500 carg. 2,000
1890.												
20 oct ..	Lima	20	St-Jean, N.-B.	do ..	27	Bass River, N.-B., à Joggins, N.-E.	Ile Haute, Baie de Fundy.	Voiles et ancres perdues, et navire à terre	do	.. .	do ..	275
29 avril.	Little Fred	12	Digby.....	do ..	25	Westport à Anse Belliveau.	Côté sud de l'île Pierre.	Sombrée.....	Inexpérience des marées.	....	do ..	400

3 août .	Lion	6	Lunenburg....	do ..	146	Lunenburg à Kingston, Ja.	Latit. 29° N.; long. 69° O.	Sombrée.....	Ouragan.....	....	do ..	15,000
14 juill .	Lizzie M.. ...	7	Gloucester Centre, E.-U	Goëlette..	78	Gloucester, pêcheries..	Pointe Beaton, I.P.-E.	Echouée.....	.....	....	Partiell.	50
14 mai ..	Llewellyn	12	Saint-Jean....	do ..	62	St-Jean à Rockland....	A l'entrée E. de Fox Island Thoroughfare, Maine, E.-U.	do	A donné sur un rocher inconnu.	....	do ..	60
8 do	Lottie E.	8	Yarmouth, N.-E.	Brigantin.	167	St-Jean, N.-B., à San Domingue.	Environ 17 milles O.S.O. de l'île aux Eglantiers.	Abordage	Epais et brumeux.	....	do ..	1,000
15 do	Lulu Ammerman.	17	New-York.....	Goëlette..	285	Boston à St-Jean, N.-B.	Long Murr Ledge, Grand Manan, 6 milles N.O.	Echouée	Epaisse brume; grosse mer; pas de vent.	....	Totale ..	8,000
4 août .	Lyra...	7	St-Jean, N.-B.	do ..	99	St-Jean à Providence..	Rocher du Mont Désert, S.E. environ 3 milles.	Abordage avec la Anna Currier.	Obscurité et brume épaisse	. ..	Partiell.	200
27 do	M, P. Reed ...	27	do ..	do ..	30	St-Jean à Campobello..	Entre Head Harbour et Spruce Island, Campobello.	Sombrée.....	Tête de bordage lâché.	...	Totale ..	550 carg. 210
20 mai ..	Mabel Purdy...	7	do ..	do ..	93	Quaco, N.-B., à New-York.	18 milles S. E. des Loups, B. de Fundy.	Abordage.....	Frappée par la barque Paramatta.	...	Partiell.	1,500
6 oct...	Maggie Blanche	12	St-Jean, Terre-neuve.	do ..	47	Saint-Pierre et Miquelon, à Charlottetown.	Côté N. de la Pointe de Sable, détroit de Canso.	Echouée.. ..	Tempête et gros temps.	....	do ..	150
6 do	Maggie G. Fiander.	5	do ..	do ..	66	Great Harbour, à Georgetown, Terre-neuve.	Côté E. de Ramea Reach.	Se rendant à Remea Reach, a donné sur un rocher.	.....	....	do ..	330
12 do	Marie Anna....	22	Ile du Turc...	Brick....	250	Halifax à la Baie des Vaches.	Baie des Vaches, C.B..	Diverses avar.	Chaînes brisées	....	Totale ..	3,500
11 do	Marie Vigilante	11	Québec.	Goëlette..	114	Baie des Vaches à Québec.	N. de l'île à l'Ours, détroit de Canso.	Echouée.	Brume et tempête.	...	Partiell.	1,000 carg. 300
8 août .	Marion	13	Gloucester....	do ..	78	Gloucester, pêcheries..	Environ 8 milles E. de la Grande Rivière, C.B.	do	Brume épaisse.	....	Totale ..	4,400 carg. 300
8 mai ..	Maud Carter...	5	Halifax. . ..	do ..	92	Halifax à Saint-Pierre, Miquelon.	Côté N. de Sandy Hook Bar, Iles de la Madeleine.	do . ..	Tempête.....	....	Partiell.	700 carg. 3,300
2 janv.	Maud Scammell	16	St-Jean, N.-B.	Barque...	593	Montevideo à Rodenda	Sables d'Isabelle, Brésil.	do ...	Erreur du chronomètre.	....	Totale ..	8,000
14 do	May.	16	Lunenburg ...	Brigantin.	148	Jamaïque à Lunenburg.	Récif de la Tête Rouge, Lunenburg.	do	Brume.....	....	Partiell.	2,500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
12 oct...	Melmerby.....	26	Liverpool, G.B.	Barque...	1487	Québec à Greenock....	Rive de l'île Roy, havre de Pictou, N.-E.....	Remplie d'eau et désempar. d. une temp. le 5 oct.; jetée sur la côte le 12 oct. 1890.	.....	15	Totale ..	15,000 carg. 15,000
.....	Merchant.. ...	54	Windsor, N.-E	Goëlette..	48	Cornwallis à Boston...	Près de Boston, Mass..	Echouée.....	....	....	do ..	300
.....	Mondego.....	18	Glasgow, G.-B	Vapeur...	1464	Montréal à Londres....	Près de Verchères, fl've Saint-Laurent.	Echoué.....	Chaîne du gouvernail brisée	....	.....	... .
27 août.	Monrovian.....	12	St-Jean, N.-B.	Navire ...	1493	Ilolio à Montréal.....	Au large de la Rivière-du-Loup, fleuve St-	Echoué	.....	...	Aucune perte.	.. ..
.....	Myrtle.	9	Annapolis	Brigantin.	169	Saint-Thomas à Porto Rico.	Jeté sur l'île de Vignis, A.	. .....	L'ancre ne mordait pas.	....	Totale ..	5,000
18 oct...	Napoleon III...	34	Québec.....	Vapeur ..	749	Cap Ray à Sydney....	Côté nord de l'entrée de la Baie Glacée.	Echoué.....	Tempête.....	....	do ..	50,000
21 janv..	Nellie Bruce....	8	Saint-Jean....	Goëlette..	117	New-York à St-Jean..	Cross Island, Maine...	Abord. avec la goël. "Franconia."	.....	....	Partiell.	1,500
3 mai..	Nellie Starr	24	Maine, E.-U..	do ..	216	Boston à Saint-Jean, N.-B.	Musquash, près de St-Jean, N.-B.	Echouée.....	Voile gonflée du mauvais côté.	...	do ..	1,300
6 janv..	Nordcap.....	34	Chatham, N.-B	Barque...	611	Saint-Jean, N.-B., à Penarth Roads.	Lat. 44° 21' N. ; long. 35° 24' O.	Abandonnée ..	Tempêtes.....	...	Totale ..	8,000 carg. 5,193
14 mai..	Norseman.....	1	Gloucester, Mass.	Goëlette..	116	Pêcheries de Gloucester	Rive sud, Iles de la Madeleine.	Echouée.....	S'est trompé de feux.	...	Totale ..	16,000
24 oct...	Norumbega	¾	do ..	do ..	120	do ..	Havre de Sydney, C.-B.	Echouée, serrait la côte de trop près.	.....	...	Partiell.	350

23 août.	Norumbega ...	3/12	do ..	do ..	120	do	Iles de la Madeleine...	A frappé sur le roc à 1¼ mille S.-E. de l'île All Right.	.....	....	do ..	150
23 juin.	Olive Branch...	10	Lunenburg ...	Brigantin.	149	New-York à Cuba....	Pointe Dauphin, Saint-Lucas, Ant. anglaises.	Echoué.....	Marée et brum.	....	Totale..	4,000
14 août.	Ontario	15	Charlottetown	Goëlette..	43	Sydney-Nord à Chatham, N.-B.	Havre de Sydney.....	Echouée	Voie d'eau et jetée à la côte.	....	Partiell.	300 carg. 70
5 do	Orient.....	15	Gloucester, Mass.	do ..	89	Gloucester, pêcheries..	Petit Rustico, I.P.-E..	do	A frappé un récif inconnu.	....	do ..	350
6 do	Orion..... ...	31	Gaspé.....	do ..	26	Gaspé à Anticosti.....	Riv. Seacot, Anticosti.	do ...	Brume.....	....	Totale..	400
14 do	Ornatus.....	5	Lunenburg ...	do ..	90	Halifax, pêcheries.....	Bancs de Ste-Anne ...	Diverses avar.	Voie d'eau....	....	Partiell.	200 carg. 100
.....	Osses.....	16	Charlottetown	Barque...	568	Savannah à Newcastle, G.-B.	Océan Atlantique.....	Nav. abandonné en mer, voie d'eau et autres avaries	.....	....	Totale..	20,000
5 mai.	Ossipee	18	Gloucester,	Goëlette..	69	Gloucester, pêcheries..	Brisants S. E., Country Harbour, N.-E.	A frappé sur le roc et a sombré.	Brume épaisse.	....	do ..	30,000 carg. 800
9 oct..	Oxenholme.....	25	Liverpool, G.B	Vapeur...	1755	Liverpool, G.-B., à Montréal.	Grosse Ile, fleuve St-Laurent.....	Echoué, erreur dans les lumières.	.....	....	Pas de perte..	.....
8 juin.	Parisian	8	Lunenburg ...	Goëlette..	107	Lunenburg aux îles de la Madeleine.	Iles de la Madeleine...	Misaine et gouvernail enlevés.	Tempête.....	....	Partiell.	200
25 août.	Parker M. Whitemore.	9	Etats-Unis...	Navire ...	2205	Bristol, Ang., à Delaware Breakwater.	Comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse.....	Echoué.	Gros temps....	...	Totale..	85,000
16 sept.	Princess Beatrice.	16	Glasgow, G.B.	Vapeur...	270	Halifax au havre Isaac.	Près du havre Isaac, N.-E.	do	Gros et fort courant inconnu.	....	do ...	20,000
15 juin.	Prospect... ...	18	Charlottetown	Goëlette..	21	Charlottetown à l'île Wood.	Little Sands	Sombrée..	Temp. de vent.	...	do ...	700
23 avril.	Restive.....	6	do ..	do ..	72	Boston à Port-Hastings.	Détroit de Canso.....	Prise dans la glace flottan., a perdu son gouv. et end. sa coque.	.....	....	Partiell.	300
.....	Richard Thompson.	17	do ..	do ..	53	Pictou à Summerside..	Détroits de Northumberland.	Inconnue.....	.....	4	Totale..	800
31 mars.	Robert Ross....	17	St-Jean, N.-B.	do ..	123	St-Jean à New-York..	Récif de Mark Island, Maine, U.-E.	Echouée.....	Banc de sable et p. de bouée.	....	Partiell.	1,600 carg. 200

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
28 août.	Roderick McRae.	21	Baddeck, C.-B.	Goëlette..	75	Sheet Harbour à Halifax.	Pas de nouvelle depuis qu'elle a fait voile.	.....	.....	4	Totale..	400 carg. 180
16 mars.	S. K. F. James.	17	St-Jean, N.-B.	do ..	99	Saint-Jean à Haven-Nord, N.-B.	Mark Island Ledge, Maine, U.-E.	Echouée	Chaînes brisées	....	do ...	1,700
8 fév...	Saint John.....	9	do ..	do ..	248	Brésil à Philadelphie..	37° N., 72° O., Océan Atlantique.	do . ..	Gros temps...	...	Partiell.	500 carg. 700
17 oct...	Sarah A. Townsend.	6	Halifax	do ..	149	Louisbourg à Halifax..	Lennox Passage, C.-B	Trop près de la batture.	....	....	do ..	400 carg. 25
31 do	Sarah E. Lee...	4	Gloucester, Mass., E.-U.	do ..	98	Gloucester, pêcheries..	Havre d'Arichat.. ..	Echouée.....	Obscurité.	....	do ..	80
31 mars.	Sarah Godfrey.	7	Dorchester....	do ..	185	Rio Grande de Sol à Barbades.	Atlantique-Sud.	Abandonnée; mâts et voiles enlevés par une tempête..	....	....	Totale..	5,000
7 fév...	Sarah Wallace..	17	St-Jean, N.-B.	Brigantin.	216	St-Jean à New-York..	Havre de Bliss, N.-E.	Echoué.....	Gros vents....	....	Partiell.	400
13 juin..	Sardonyx	21	Victoria, C.-B.	Vapeur...	311	Victoria à l'île Charlotte.	Au large du Cap Ball .	do	Boussole endommagée. ..	....	Totale..	50,000
26 avril.	Scotia...	12	Banff, G.B....	Goëlette..	129	Liverpool, G.-B., à Harbour Grace, Terr.	51° 18′ N., 22° 28′ O....	Jetée sur le côté, équipage sauvé par le vapeur "Invermay" et amené à Pictou.	... .	...	do ...	5,000
21 jan..	Scotland.....	9	Windsor.....	Barque..	1499	Anvers à New-York...	Dans les Dunes, G.-B.	Endommagée..	Tempête.. .. .	....	Partiell.	300
1889.												
22 déc..	Scylla..... .	6	Lunenburg ...	Goëlette..	102	Liscomb à la Baie Fortune.	Guysboro', N.-E.....	Ech. pend. une temp. de neige	Gros temps....	....	Totale..	4,000

19 mai..	Sea Foam.....	20	Lubec, Maine.	Goëlette..	70	Iles de la Madeleine à Lubec, Maine.	Entrée du havre de Amherst.	Echouée....	Frappé sur un rocher.	..	Partiell.	200 carg. 800
.....	Seraphin.....	32	Digby, N.-E..	do ..	119	New-York à la rivière à l'Ours, N.-E.....	Environ 25 milles à l'ouest de l'île aux Eglantiers.	... .	... .	....	Partiell.	20
9 juin .	Silver Bell.....	22	do ...	do ..	34	Charlottetown à Chatham, N.-B.	Baie Napan, Miramichi	Chavirée....	Trop peu de lest.	...	do ..	70
17 oct ..	Sir C. Tupper..	19	Saint-Jean, Terreneuve.	do ..	81	Sydney-N. à Catalina, Terreneuve.	Près du havre de la baie Glacée.	Echouée ..	Gros vents....	...	Totale..	1,600 carg. 250
14 août .	Skjoldmoen....	10	Norvège.. ...	Brigantin.	282	Richibouctou à Plymouth, G.-B.	Richibouctou, bat. du sud.	do	Eau basse sur la barre.	....	Partiell.	3,000
21 mars.	Stella..... .. .	12	Yarmouth....	Goëlette..	24	Tête-Rouge au havre du Castor...	Squaw's Cap, N.-B....	do	Gros vent.	....	Totale..	500 carg. 40
4 avril.	Straits of Gibraltar.	6	Glasgow, G.B.	Vapeur...	1971	Northfleet, G.-B., à New-York.	Environ 60 milles au large du Cap-Breton.	Frappé le bossoir de tribord sur la glace.	... .	....	Légère.	
31 juill..	Susie E	8	Halifax.....	Goëlette..	98	Baie Glacée à Saint-Jean, N.-B.	Au large de Marie Joseph, C.-B.	Echouée. ..	Brouillard....	...	Totale..	3,500 carg. 500
20 oct...	Susie Prescott..	23	St-Jean, N.-B.	do ..	99	Hillsboro' à Boston....	A l'emb. de la rivière Petitcodiac.	Chavirée ...	....	....	Totale..	2,000 carg. 187
7 oct .	Swallow.....	1	do	do ..	90	St-Jean à Bridgeport.	Au large du phare de la pointe Lepreaux.	Bourr. de vent et gr. marée.	. ...	...	Partiell.	200
22 janv.	Tanjore.....	12	Québec..... ..	Barge...	915	Saint-Jean, N.-B., à Swansea, Galles.	Little River, Maine, E.-U.	Echouée.....	....	...	Grave..	
6 oct...	Thistle..... ...	3	do	Goëlette..	114	St-Jean, Terreneuve, à Sydney, C.-B.	Huit milles au N.-E. du phare de la Pointe Basse.	do	Tempête.....	....	Partiell.	300
.....	Thornholm.....	9	Maryport.....	Vapeur...	1376	Pictou à Montréal.....	Barrett's Ledge, Saint-Laurent.	do	Erreur du pilote.	....	.....	.. ..
13 sept..	Three Bells.....	6	Shelburne . .	Goëlette..	92	Canso, pêcheries.....	Près du phare de la baie Tor.	do	Récif inconnu.	....	Partiell.	250
8 juin..	Tinten.....	34	....	Barque...	639	Brake à Miramichi.....	Iles de la Madeleine...	do	.....	....	Totale..	8,000
6 mars.	Tiogo.....	1	Lunenburg ...	Goëlette..	93	Boston à Liverpool, N.-E.	Havre de Liverpool....	do	....	....	do ..	5,000
7 août..	Twilight..	15	Parrsboro'....	do ..	49	Port-Greville à Advocate-Harbour, N.-E..	Advocate Harbour, N.E	En charg. sur la grève; un ouragan l'a entraînée et mise en pièces.	....	....	do ..	700

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
26 août	Ulunda	5	West Hartlepool, G.-B.	Vapeur	1160	Saint-Jean à Halifax	Ile aux Eglantier, N.-E	Echoué	Brume et courant.	....	Totale	125,000
4 juin	Umpire	25	Halifax	Goëlette	64	Digby à Rockland, Me.	Au large de Mount Desert, Maine, E.-U.	do	Brume épaisse.	....	do	500
5 juill.	Unique	3	Boston, Mass., E.-U.	do	75	Gloucester, pêcheries	Ile Tusket, N.-E	do	.....	...	do	carg. 95 5,000
28 août	Unto	24	Norvège	Brigantin	616	Campbellton à Swansea.	Nouvelle-Est, N.-B	do	Brume et forte marée.	...	do	carg. 2,000 20,000
15 août	Valiant	9	Lunenburg	Goëlette	88	Canso, pêcheries	Sur le bord nord des Banquiers.	Voie d'eau	.....	....	Partiell.	150
1889.												
17 nov.	Vancouver	14	Liverpool, G.B	Vapeur	5141	Montréal à Liverpool	Fleuve Saint-Laurent	Echoué	.....	...	.....	.....
1890.												
10 août	Vancouver	21	Yarmouth, NE	Navire	1376	Saint-Jean, N. B., à Liverpool, G.-B.	Etang de la Goëlette, C.-B.	A touché fond pend. une brume épaisse.	.....	..	.....	.....
18 oct.	Velocipede	21	Gloucester, Mass.	Goëlette	104	Gloucester, pêcheries	Havre de Louisbourg	Trop près du rivage pend. une tempête et gros temps.	.....	..	Totale	2,500 carg. 4,000
1er sept.	Vidette	17	Port-Hawkesbury.	do	58	Canso à Port-Hawkesbury.	Cinq milles au nord du havre de Canso.	Echouée	Orage	....	Partiell.	80
4 avril	W. D. Richard.	1	Lunenburg	do	98	La Have à Halifax	Au large de Camperdown.	Chaviré par un fort ouragan.	.....	....	do	800
26 oct.	Waterside	1	St-Jean, N.-B.	Goël. 3 m.	161	B. des Vaches, Bathurst	Pointe de Langley, détroit de Canso.	Passé trop près du rivage en traversant le détroit.	.....	....	do	200 carg. 80
27 août	Wave	27	do	Goëlette	43	Rivière aux Pommes à Saint-Jean, N.-B.	Cap-Spencer, N.-B	Echouée	Tempête	4	Totale	250 carg. 344
29 do	William	14	Charlottetown	Vapeur	130	Sydney à Chatham, N.-B.	Rocher du Cap-Tourmentine.	Echoué sur les battures.	.....	....	Partiell.	12,000
23 sept.	Willie B	14	Liverpool, N.E	Goëlette	38	Iles de la Madeleine, pêcheries.	18 milles au sud des îles de la Madeleine.	Echouée	Grosse mer	..	do	350 carg. 75

LISTE des naufrages et des accidents rapportés comme ayant été éprouvés dans les eaux intérieures canadiennes, pour les onze mois terminés le 31 octobre 1890.

Date de l'accident	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Causse de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1890.												$
17 avril.	Alma Munro...	17	Port-Stanley..	Steamer..	581	Kingston à Chicago....	Pied du lac Ontario....	Frappé sur une batt- et brisé son gouvern.	.....	....	Partiell.	500
.....	Blanche..... ..	14	Napanee.....	Goëlette..	92	Brighton à Oswego....	Lac Ontario.....	.....	....	....	Totale..	5,000
1889. 22 nov..	Calumet	....	Etats-Unis ...	Steamer..	1400	Buffalo.....	Bar Point, lac Erié.....	Frappé sur un ancre.	.....	....	.....	carg. 500 ....
1890. 17 oct..	Geo. R. Clinton	....	do ..	Goëlette..	320	Toledo à Kincardine...	Près du havre de Kincardine.	Echouée.... .	Gr. tempête, le navire a manqué à virer et n'a pas obéi au gouvernail	....	Totale..	3,200 carg. 2,000
16 juill..	Isaac May.....	18	Toronto	Steamer.	392	Port Colborne à French River.	Au large de Port-Stanley, lac Erié.	Incendie.....	.. ..	....	do ..	20,000
17 mai..	Jessie H. Breck.	17	Kingston.....	Goëlette..	305	Port-Dalhousie à Kingston.	Au large de la Pointe N. Milles, Ile Simcoe.	Sombrée..	Tempête et grosse mer.	5	do ..	5,000
8 sept...	Kéwatin	2	Winnipeg.....	Yacht....	....	Warren's Landing à la Rivière Rouge....	Nord de l'île aux Œufs, lac Winnipeg.	.....	N'avait pas de carte hydrograph. du lac	2	.....	... .
12 mai..	McArthur	13	Kingston.	Steamer..	83	Quai de la Baie Collin.	Quai de la Baie Collin.	Incendie.....	.....	....	Totale..	20,000
8 sept..	Etoile Nord....	4	Winnipeg.....	Barge	172	Selkirk aux Grands-Rapides.	Près de l'Ile aux Rennes, lac Winnipeg.	Frappé un récif inconnu ; la barge s'est détachée.	Tempête.....	....	.....	.. ..
22 oct..	Reliance.....	9	Napanee.. ...	Steamer..	169	Deseronto à Oswego. ..	Près du phare des Faux Canards.	Abordage.....	.....	....	.....	....
23 do	Two Brothers..	22	Port-Hope....	Goëlette..	122	Deseronto à Oswego...	Vis-à-vis de Glenora...	do	.....	....	.....	.. ..
14 mai .	Wales	9	Toronto	Steamer..	238	Muskoka Mills à Tonawanda.	Rivière Niagara.... ..	do	.....	....	Partiell.	5,000

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents rapportés comme ayant été éprouvés sur les eaux intérieures du Canada, pendant l'année de 1889.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1889.												
8 nov..	Annie Watt....	5	Owen-Sound..	Steamer..	42	Lion's Head à St-Edmunds.	Baie Georgienne.	Brûlé..	....	....	Partiell.	3,500 carg. 500
19 juin.	Champion	17	Québec..	do ..	90	Québec à Montréal.....	Au large de l'île Verte.	Propuls. perdu	....	...	do ..	400
27 juill..	do	17	do	do ..	90	do	Havre de Québec.....	Arb. de couche brisé.....	.....	....	do ..	400
16 août.	do	17	do	do ..	90	do	Près de la Grosse-Ile..	Gouvern. brisé	.....	. ..	do ..	100
28 nov..	Clara White...	18	Kingston.. ...	Goëlette..	63	A l'ancre à l'île Grenadier.	Ile Grenadier.....	Brûlée.....	... .	....	Totale..	1,600
6 oct..	Dauntless	18	Québec.	Steamer..	35	Lodel à Quebec.....	Près du Platon..	Echoué.. ...	En dehors du chenal ...	....	Partiell.	150
26 nov..	Gleniffer.	16	Ste-Catherine.	Goëlette..	314	Fair Haven à Toronto.	Pointe Mimico, lac Ontario.	Echouée.....	Perte du mât de misaine.	....	Totale..	8,000 carg. 2,000
12 juin.	L. N. G.....	2 mos	Montréal....	Steamer..	25	Québec...	Havre de Québec.....	Coulé par le Str. "Montréal."	.....	1	do ...	8,000
28 nov..	Marie Erzelie..	22	Québec.....	Goëlette..	111	do	Bassin Louise.....	Endomm. par un ouragan.	....	....	Partiell.	300
12 sept..	Myra..	5	Prescott	Remorq...	36	Ogdensburg à Prescott	Près de Prescott....	Abord. avec le "Rothesay."	....	2	do ..	600
28 nov..	Orléans	7	Québec.....	do .	181	Québec	Québec	Endomm. par un ouragan.	.....	....	do ..	50
8 juin.	Québec	24	Montréal.....	Steamer..	1794	Montréal à Québec.. .	Lévis	Frappé contre le quai.	....	. ..	.....	....

26 nov..	Ranger	1	Kingston	do ..	8	Mouillé à Kingston....	Kingston.	Incendié.....	....	...	Partiell.	275
17 do	St-François-Xavier.	11	Québec	Goëlette..	34	Cacouna à Québec... .	Près de la Grosse-Ile ..	Abordage avec le vap. "Good Interest."	....	....	do ..	50
27 sept..	Starlight	2	Windsor.... .	Steamer..	10	Walkerton à Chatham.	Chatham, Ont	Sombré au quai.	Le rob. du tuy. de la machin. laiss. ouverte.	....	.....	....
28 nov..	Vega	5	Québec	do ..	132	Québec.....	Québec	Ouragan.....	.....	....	Partiell.	40
Janv. ..	Addie Benson..	17	Sydney, C.-B..	Brigantin.	327	Port-Medway à l'Amérique du Sud.	Aucune nouvelle depuis son départ de Port-Medway.	... .	.....	10	Totale et carg.	15,000
8 août.	Advance.....	5	Halifax.	do ..	234	Perth Amboy à Saint-Jean, P.R.	Aucune nouvelle depuis son départ du Port-Medway de Perth Amboy.	....	..... .	9	do ..	17,000
23 juin..	Algeria.....	5	Lunenburg. ..	Goëlette..	110	Trepanny, Terreneuve, à Cap-Royal.	Brues Cove, Terren....	Echouée.. ..	Frappé un rocher.	...	do ..	6,600
11 sept..	Alpine.....	22	St-Jean, Terreneuve.	do ..	76	Baie Rouge à Montréal	Iles Meccatina..	do	Bourrasque. ..	....	Partiell.	200
6 nov..	Amphion	....	.....	Barque. ..	....	Esquimalt, C.-B. à Vancouver.	Kellett Bluff	do ...	Brume.....	.	do ..	Inconnu.
6 déc..	Angélique.. ...	18	Saint-Malo....	Brigantin.	181	Sydney, C.-B. à Port au Basque.	Port au Basque.	do	. .....	..	Totale..	do
28 nov..	Annie.	10	St-Jean, Terreneuve.	Goëlette..	62	Baie Glacée à Saint-Jean, Terreneuve.	Baie Glacée.....	Sombrée ...	Voie d'eau....		Totale et carg.	1,200
11 do	Annie G.	3	St-Jean, N.-B.	do ..	112	New-York à Yarmouth	Baie de Fundy.....	Inconnue....	... .	5	Partiell.	1,000 carg. 900
9 sept..	Atwood..	13	Annapolis	do ..	118	Jamaïque à Boston....	Durant le voyage.....	....	Bourrasques ..	...	do ..	....
20 déc..	Bessie Parker..	1	St-Jean, N.-B.	do .	227	Boston à Saint-Jean, N.-B.	Côte du Maine..	Echouée	Gros temps...	...	do ..	1,000
21 août..	C. E. White. ..	3	do ..	do ..	227	Digby à Cienfuegos ...	Aucune nouvelle depuis son départ.	.....	.....	8	Totale et carg.	15,300 ....
20 nov..	C. W. Redmond	3	Halifax.	do ..	92	Halifax à la Jamaïque .	Durant le voyage.....	Jetée sur le côté.	Gros coup de mer.	...	Partiell.	..... .
18 sept..	Canopus.....	18	Liverpool, G-B	Steamer..	2808	Montréal à Liverpool..	Lat. 45° 50′ N. ; long. 63° 36′ O.	Incendié.	....	...	do ..	75,000 carg. 50,000
1er oct..	do	18	do ..	do ..	2808	Québec à Liverpool....	Récif de Saint-Valier..	Echoué.....	Erreur du dilote.	....	do ..	50,000 carg. 20,000

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents rapportés comme ayant été éprouvés par des bâtiments de mer anglais, canadiens et étrangers, pendant l'année civile de 1889—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1889.												$
17 nov..	Carthaginian...	5	Glasgow.....	Steamer ..	2755	Montréal à Liverpool..	Cap-Santé.....	Echoué.....	....	....	Légère..	....
9 oct...	Christina Moore	9	Windsor, N.-E	Goëlette..	216	Ste-Catherine à Monte-Video.	Rivière Platte	Endommagée	Tempête.....	....	Partiell.	200
4 juin..	Cerilly	12	Québec.	do ..	64	Québec à Pentecôte....	Rivière Pentecôte.....	Echouée....	... ...	....	do ..	2,000
20 mai..	Charles Duncan	6	Halifax,.....	Brigantin.	149	Halifax à Kingston....	Océan Atlantique.....	Endommagé..	Tempête.....	....	Partiell.	Inconnu.
31 août.	Conductor. . ..	7	Lunenburg. ..	Goëlette..	114	Ile du Turc à Lunenburg	Aucune nouvelle depuis son départ de l'Ile du Turc.	.....	....	7	Totale..	5,000 carg. 400
20 mai..	Cyprus	12	St-Jean, N.-B.	Navire ...	1091	Iloilo à Montréal.....	Mer de Chine.....	Endommagé..	Tempêtes.....	....	Légère..	100
11 août.	Deddington ...	neuf	Hull, G.-B....	Steamer..	1411	Baie Glacée à Québec..	Récif de Matane.....	Echoué.....	Courants	....	Partiell.	... .
19 août.	E. Hodgson....	26	Charlottetown	Goëlette..	38	Iles Madeleine à Souris, I.P.-E.	Récif de la Pointe-Est.	Démâtée.....	Tempête	....	do	500
28 nov..	Echo	5	St-Jean, N.-B.	Brigantin.	354	St-Jean à New-York..	12 milles à l'est du rocher de Mont Désert.....	Endommagé..	Grain	..	do	50 carg. 360
9 juin..	Ecuador.....	14	Yarmouth....	Barque...	1059	Buenos Ayres aux Barbades.	Cap-Castello, Brésil...	Echouée	Gros temps....	....	Totale..	20,000
18 nov..	Electrique.	22	Hâvre.....	Steamer..	2099	Anvers à Montréal....	Pointe aux Trembles..	do ..	.....	....	.....	.. . .
23 nov..	Ella Maud.....	4	Moncton.....	Goëlette..	160	Hillsboro' à New-Haven.	Près de l'Ile à la Meule, Baie de Fundy.	do	Tempête.....	....	Partiell.	300
20 mai..	Escalona.....	5	Dundee..	Steamer..	1234	Québec à Montréal....	Près du phare Ste-Croix	do	Incapacité du pilote.	....	do	21,000

1er	mars	Evangeline.....	11	Weymouth....	Goëlette ..	95	Weymouth aux Barbades.	100 milles au S.-O. de l'île aux Phoques.	Diverse.....	Voie d'eau ...	....	Totale ..	1,500
—	oct.	Favonius.....	6	St-Jean, N.-B.	Navire ...	1526	Yokohama à San-Francisco.	Mer de Chine....	Gouvernail endommagé.	Ouragan	....	Partiell.	1,000
22	nov.	Flash.....	9	do	Goëlette ..	96	St-Jean à Boston.....	Mer de Chine.....	Abord. avec la goël. Nellie Doe, E.-U.	....	...	Légère .	35
14	nov.	Frank L. P....	9	do	do	125	St-Pierre.....	Quai à St-Pierre	Endommagée .	Tempête.....	...	Partiell.	2,500
6	fév.	Frod. B. Taylor	6	Yarmouth	Navire....	1798	Yokohama aux Iles Philippines.	Pointe Rubicon, Japon	Echoué.	Vents et courants.	....	do	30,000
20	juin	Frederica	5	St-Jean, N.-B.	Petite barque.	449	St-Jean à l'Irlande	Océan Atlantique	Endommagée .	Ouragan	....	do	5,000
1er	oct.	Geographique..	19	Anvers.....	Vapeur ..	2866	Montreal à Southampton.	40 milles de St-Pierre Miquelon.	Frappé et coulé bas par la Minnie Swift.	.....	4	Totale ..	85,000 carg. 35,000
4	août	Helen Churchill	10	Shelburne	Brigantin.	112	Halifax à Lockeport ..	Havre de Liverpool, N.-E.	Echouée.....	Brume..	.. .	Légère .	20
17	nov.	Hope.....	22	Windsor.....	Goëlette ..	85	Parrsboro' à Salem....	Saco River, Maine, E.-U.	Frappée.....	Obscurité.....	....	Partiell.	300
29	do	Idaho.....	23	Etats-Unis ...	Brick ...	800	Port-Townsend à Portland, Oregon.	Récif Rondale, C.-B...	Echoué.....	Brume.	....	Totale..	10,000
27	do	Jane Ingram...	3	St-Jean, N.-B.	Goëlette ..	155	New-York à Pictou ...	Entrée du havre Canso.	do	.....	....	Légère .	100
28	do	Jewel.... .	14	Lunenburg ...	do ..	52	Port-Hawkesbury à Georgetown, I.P.-E.	Près de la Grande-Rivière, I.P.-E.	do	Boussole défectueuse.	....	.....	.....
—	oct.	John Tyler.....	43	St. Andrews, N.B.	do ..	76	Parrsboro' à St-Jean, N.-B.	Spencer's Island.....	Endommagée .	Tempête.....	....	.....	.....
14	déc.	Kelso.....	10	Yarmouth	do ..	111	Liverpool à Yarmouth N.-E.	West-Head, N.-E.....	Brûlée.....	.....	....	Totale...	1,800 carg. 500
14	sept.	Lark.....	11	Halifax.....	do ..	17	Baie Mahone à Halifax	Baie aux Aloses.....	Echouée.....	....	....	Totale...	400
26	nov.	Lodi.	16	Pictou, N.-E.	do ..	49	Summerside à Pictou..	Pte-Malaguash, N.-E..	do	Manqué à virer	....	do ..	700
8	déc.	Lord Douglas..	32	Gaspé	do ..	88	Gaspé à Barachois....	Entrée à Barachois....	Jetée sur le banc de sable	.....	....	do ..	200
13	sept.	Loyalist	6	St-Jean, N.B..	Brigantin.	348	Cuba au brise-lames Delaware	Brise-lames Delaware..	Endommagé .	Tempêtes	....	Partiell.	14,000
20	déc.	M. L. St. Pierre	18	do ..	Goëlette ..	98	Boston à St-Jean.	White-Head, Maine, E.-U.	Echouée	Brumeux.....	....	Totale ..	1,200

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents rapportés comme ayant été éprouvés par des bâtiments de mer anglais, canadiens et étrangers, pendant l'année civile de 1889—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du vapeur.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1889.												$
20 nov.	Matilda.....	5	Barrington ...	Goëlette ..	80	Canso à Barrington....	Ile du Cape Sable, N.-E	Echouée	Brume	....	Totale..	3,000
8 oct.	Mastola..	18	Christiana....	Barque...	583	Maryport à Québec....	Fish Rocks, Terreneuve	Echouée. .. .	... ...	....	do ..	10,000
17 sept.	Maude	6	Lunenburg ...	Goëlette..	14	Indian-Harbour à Modesty Cove.	Patty's-Head, N.-E...	do	Gros coups de mer.	....	do ..	700
14 do	May Bell.....	15	St-Jean, N.-B.	do ..	76	Indiantown à Rockland, Me.	Havre de St-Jean.....	do	Marée.....	....	Partiell.	160
— oct.	Miranda....	6	Liverpool, G.B	Vapeur ..	733	New-York à Halifax ..	Au large de la batture Nantucket.	Chaloupes perdues.	Tempête.....	....	do ..	150
31 mai	Napoleon III..	34	Christiana....	Barque...	741	Havre de Québec.....	Grosse-Ile.....	Abordage avec le vapeur "Challenge."	....	....	Partiell.	800
29 oct.	Northern Empire.	9	Windsor, N.-E	do ...	950	Liverpool à Rio de Janeiro.	Rio de Janeiro..... ..	Abordage avec un autre navire.	....	....	do ..	4,000
26 nov.	Nylgham	8	Yarmouth....	Navire ...	1252	Singapour à Hong Kong.	Batture Pratta, mer de Chine.	Echoué.... .	....	7	Totale ..	32,000
26 do	Ocean Belle....	20	Digby.....	Goëlette..	104	Boston à Port-Gilbert..	Booth Bay, Maine, E.-U	do	Tempête.....	1	do ...	1,400
21 sept.	Olivia A. Carrigan.	12	Halifax	Petite barque.	350	Vera Cruz à Philadelphie.	Fontara	do	Cyclone	....	do ...	10,000 carg. 500
9 nov.	Oriole.....	10	Victoria.....	Goëlette..	12	Vancouver à New-Westminster.	3 milles au S.-E. de la Pointe Grey.	do	Gros temps ...	...	do ...	1,200
27 do	Oscar Wylde...	7	St-Jean, N.-B.	Vapeur...	7	Gagetown à St-Jean, N.-B.	1 mille en amont d'Indiantown, N.-B.	do	Tiges d'excentrique brisées	....	Partiell.	500

30 août.	Polino.....	20	Québec.	do ..	524	Baie des Vaches à Mont.	Battures de Portneuf..	do	Gros temps....	....	do ..	1,000 carg. 200
15 do .	Polinisian	12	do	Navire ...	1294	Ile Maurice à Montréal.	Mer des Indes	Reveuu au port avec voie d'eau.	Condamné et vendu.	....	Totale ..	10,000
5 juil..	Pontecoroo.....	37	Christiana ...	Barque ..	526	Québec à Glasgow.....	Battures Beaumont ...	Echouée	.....	....	Pas de perte.	.....
2 juin..	Queen of the North.	29	Newcastle, G. B.	Navire ...	1668	A l'ancre, havre de Québec.	Havre de Québec.....	Abordage avec le vap. Bratsberg.	....	....	Partiell.	880
6 déc...	Regina.....	12	Yarmouth	Goëlette..	57	Lunenburg à Pubnico..	Pte.-Raynes, N.-E....	Echouée.....	Grosse brume.	....	Totale ..	1,200
16 do .	Russia.....	9	Chatham, N. B.	Barque ...	768	Saint-Jean, N.-B., Londonderry.	Vers le milieu de l'océan	Charg. du pont perdu.	Tempête.....	2	Pas de domm.	.... carg. 500
27 nov..	Rustler..	5	Victoria, C.B.-	Sloop.....	31	Nanaïmo à l'île Portez.	Ile Nelson.....	Echoué.	Marée.....	....	Partiell.	2,000
19 do .	St. Francis.....	1	St-Jean, Ter'n.	Goëlette..	82	Saint-Jean à Souris, I. P.-E.	Près du Cap Ball, T'nve	Agrès endommagés.	Tempête.....	....	Légère..	50
27 do .	S. J. Musson...	12	Halifax	Brigantin.	128	Jamaïque à Halifax...	Côté nord du Grand Cayman.	Echoué.....	Dégréé.....	....	Totale ..	4,000
28 do .	S. K. F. James.	17	St.-Jean N.-B.	Goëlette..	99	Ile aux Renards à Boston, Mass.	Ile aux Renards, Maine	Endommagée.	Tempête	....	Partiell.	950
17 sept..	Sarah Wallace..	16	St.-Jean	Brigantin.	216	Les Palmas à Sydney..	Près de Sydney, C.-B.	Echoué.....	Gros vents....	....	Légère..	150
28 nov..	Scotian	23	Halifax	Goëlette..	44	Canso à Georgetown, I.P..E.	Botham-Beach, I.P.E.	do	Tempête.....	....	Totale ..	500
6 do .	Speedwell	6	St.-Jean	do ..	82	Providence à St-Jean...	Long Island, E.-U....	Abordage avec la goëlette "Swallow".	....	....	Partiell.	700
6 do .	Swallow	1	do	do ..	90	St-Jean à Providence, R.I.	Près Long Island, E.U.	Abordage avec la goëlette "Speedwell"	... .	....	do .	500
29 do .	Tasma.....	5	Charlottetown	Brigantin.	249	Sagna au Brise-lames Delaware.	Brise-lames Delaware.-	Abordage avec la goël. "Marion Manson"	.....	...	do .	400
10 sept..	Thomas Keillor.	14	Dorchester, N.-B.	Barque...	1095	Philadelphie à Londres	Baie Delaware, E.-U..	Echouée.....	Tempête.....	...	Totale ..	20,000
1888.												
— sept..	Union B.....	14	Windsor, N.E.	Goëlette..	20	Rivière aux Pommes à Port-Lorne.	Port-Lorne.....	Endommagée..	Engrenage du gouv. brisé..	....	do ..	300

SUPPLÉMENT de la liste des naufrages et des accidents rapportés comme ayant été éprouvés par des bâtiments de mer anglais, canadiens et étrangers, pendant l'année civile de 1889—*Fin.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies.	Perte totale ou partielle.	Montant.
1889.												$
sept..	Victoria	neuf	Lunenburg ...	Brigantin.	143	Martinique à Providence.	Lat. 25° 30' N. ; long. 68° 33' O.	Endommagé..	Ouragan	....	Partiell.	800
— do .	Victory.....	10	Halifax	Goëlette..	88	Sheet-Harbour à Terreneuve.	Océan Atlantique.....	Voie d'eau....	.....	....	do .	300
12 déc...	Virgin Belle ...	6	St-Jean, Ter'n.	do ..	57	Sydney à Lapoile, Terreneuve.	Havre de Sydney.....	Sombrée.....	Voie d'eau....	....	Totale ..	2,400
12 do .	Wallace..	17	Pugwash	do ..	59	Sydney à Port-Hastings.	Port-Hawkesbury.....	Somb. au quai.	Tempête.... .	....	Légère..	60
30 juin..	Wave	4	Halifax.....	do ..	19	Halifax à St.-Pierre, I.P.-E.	Barre Saint-Pierre....	Echouée	Chenal rempli de sable.	....	Totale ..	600 carg. 600
3 déc...	W. E. Wier.. .	18	Arichat, N.-E.	do ..	41	Jeddore à Arichat.	White Head, N.-E....	do ...	Neige	....	Partiell.	225 carg. 100
12 do .	Willie A.....	9	Yarmouth	do ..	70	Boston à Sydney, C.-B.	Baie Saint-Pierre, N.-E	do	.....	....	do .	600 carg. 700
15 juil..	Wilmslow.....	31	New-York	Navire ...	1626	Saint-Jean à Liverpool, G.B.	Océan Atlantique.....	Voie d'eau....	Hublots non fermés.....	....	do .	4,000
25 août.	Zephyr	14	Halifax.....	Goëlette..	27	Pêcheries de Souris, I. P.-E.	3 milles au nord de la Pointe Est.	Echouée	Courants.	....	do .	

ANNEXE No 20.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

LE SECRÉTAIRE de la commission du havre de Toronto en compte avec les commissaires de ce port pour 1890.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

1890.		$ cts.	1890.		$ cts.
31 déc.	Propriété des quais	43,072 02	31 déc.	Découvert à la banque	7,378 04
31 do	Elévateur	10,250 00	31 do	Profits et pertes	46,799 36
31 do	Meubles de bureau	844 21			
31 do	Argent en caisse	11 17			
		54,177 40			54,177 40

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et comparé le bilan ci-dessus avec les livres, nous certifions qu'ils sont exacts et qu'ils représentent le véritable état des affaires de la commission jusqu'au 31 décembre 1890.

COLIN W. POSTLETHWAITE, *Sous-maître de port.*

MORGAN BALDWIN, *Maître de port.*

C. B. GRASETT, W. R. HARRIS, } *Auditeurs.*

ARTHUR B. LEE, *président.*
A. M. SMITH,
JOHN H. G. HAGARTY,
J. McMULLIN.
GEORGE VERRAL, *Commissaires.*

TORONTO, 6 janvier 1891.

ETAT des recettes et des dépenses de la commission du havre de Toronto, pour l'année 1890.

1890.	RECETTES.	$ cts.	1890.	DÉPENSES.	$ cts.
1er janv.	Argent en caisse	4 90	1er janv.	Découvert à la banque de Toronto	5,346 04
31 déc.	Cie du ch. de fer C. du Pacifiq.	3,000 00	31 déc.	Dragage	6,773 90
31 do	Droits de port pour l'année	9,740 27	31 do	Nouveau brise-lame	3,359 00
31 do	Loyers	18 00	31 do	Appointements	2,600 00
31 do	Découvert à la banque de Toronto	7,378 04	31 do	Dépenses de bureaux et loyer	563 41
			31 do	Intérêt	335 95
			31 do	Phares, bouées et balises	302 39
			31 do	Frais	300 00
			31 do	Honor. d'avocats et frais judic.	257 15
			31 do	Assurance	128 00
			31 do	Impressions et papeterie	58 85
			31 do	Réparat. au quai de la Reine	28 15
			31 do	Honoraires d'ingénieurs	25 00
			31 do	Agent à Ottawa	25 00
			31 do	Houille et bois	22 70
			31 do	Augm. aux fournitures de bur.	4 50
			31 do	Argent en caisse	11 17
		20,141 21			20,141 21

Examiné et trouvé exact.

C. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 6 janvier 1891.

ETAT des comptes en détail.

1890.		$ cts.	$ cts.
	MOBILIER DE BUREAU.		
1er janv.	Montant, d'après le grand livre	839 71	
31 oct..	1 cadre pour l'indicateur	4 50	
			844 21
	COMPTE D'IMMEUBLES.		
31 déc..	Compte, d'après le grand-livre		43,072 02
	INTÉRÊT.		
31 déc...	Intérêt sur découvert à la banque		335 95
	ASSURANCE.		
22 janv.	Primes sur les phares	8 00	
31 juill.	do élévateurs	120 00	
			128 00
	DRAGAGE.		
	J. Conlan, à l'entreprise	6,220 10	
	Honoraires d'ingénieur	310 00	
	Contrôleur des travaux	164 00	
	Annonces pour soumissions	79 80	
			6,773 90
	FRAIS DE GESTION.		
8 janv.	Rémunération des commissaires et auditeurs		300 00
	IMPRESSIONS ET PAPETERIE.		
31 janv.	Compte du *Mail* pour état annuel	17 50	
10 mars.	Rolph, Smith et Cie, compte pour plans	5 00	
30 janv.	Compte du *Mail*, 250 affiches	9 50	
10 juill.	Grand et Toy, compte pour papier-ministre	4 75	
26 août.	Copp, Clark et Cie, compte pour livres de reçus	7 00	
31 déc..	Menues sommes, frais de port, etc.	15 00	
			58 85
	APPOINTEMENTS.		
31 déc.	Morgan Baldwin, maître de port	1,200 00	
31 do	C. W. Postlethwaite, sous-maître de port	800 00	
31 do	Capitaine A. Taylor, gardien de phare	600 00	
			2,600 00
	HOUILLE ET BOIS.		
28 fév.	1 tonne de houille, Cie houillère d'Ontario	5 50	
30 juin.	1 do do	5 90	
	2 do do	11 30	
			22 70

Etat de compte détaillé.

1890.	Phares, bouées et balises.	$ cts.	$ cts.
21 avril.	F. Jackman, enlever les bouées à l'entreprise	70 50	
21 do	J. B. Allen et Cie, peinture	12 56	
30 do	K. Evans, inspecteur, relèvement	5 00	
18 juin..	J. B. Smith, 7 nouvelles bouées et réparer 5 vieilles	73 87	
28 juill.	Fonderie Saint-Laurent	58 13	
28 do	Capitaine Taylor, peinturer des bouées-espars	14 00	
11 déc..	F. Jackman, enlever des bouées à l'entreprise	77 50	
11 do	Capitaine Taylor, enlever des bouées à l'entreprise	9 00	
24 do	Gaz pour les phares, pour l'année	75 83	
31 do	Menus frais, affichage de placards, etc	6 00	
		402 39	
8 avril.	Payé au département de l'aqueduc	100 00	
			302 39
	Dépenses de bureau.		
10 janv.	Aide du commis	7 00	
8 oct...	Loyer de deux téléphones pour l'année	100 00	
31 déc..	Loyer de bureau, 12 mois	399 96	
31 do	Nettoyage de bureau, 12 mois	36 00	
31 do	Menues sommes	20 45	
			563 41
	Elévateur.		
31 déc..	Compte, suivant le grand-livre	.....	10,250 00

Dt. PROFITS ET PERTES. Av.

1890.	$ cts.	1890.	$ cts.
Dragage	6,773 90	Balance d'après le grand-livre, folio 411	48,820 59
Nouveau brise-lames	3,359 00	Droits de port	9,740 27
Appointements	2,600 00	Cie du ch. de fer du Pacifique Canadien.	3,000 00
Dépenses de bureau et loyer	563 41	Loyer	18 00
Intérêt	335 95		
Phares, bouées et balises	302 39		
Frais de gestion	300 00		
Honoraires d'avocat et frais judiciaires.	257 15		
Assurance	128 00		
Impressions et papeterie	58 85		
Réparer le quai de la Reine	28 15		
Honoraires d'ingénieur	25 00		
Agent d'Ottawa	25 00		
Bois et houille	22 70		
Balance au crédit des profits et pertes..	46,799 36		
	61,578 86		61,578 86

Examiné et trouvé exact.

C. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

Toronto, 6 janvier 1891.

ÉTAT COMPARATIF.

Arrivages par vapeurs et navires pendant les années 1889 et 1890.

Nature des marchandises.		1889.	1890.
Marchandises en général	Tonneaux.	11,427¼	10,798¼
Houille	do	166,316	160,132
Chevaux, bêtes à cornes et voitures		392	454
Grains et plantes légumineuses	Boisseaux.	148,190	116,850
Pierre à bâtir	Tonneaux.	7,096	5,641
Sable pour construction	do	584	794
Lattes et cercles		189,000	100,000
Bois	Cordes.	725	564
Pierre	Toises.	3,447	3,172½
Fruits	Barils.	10,065	1,697
do	Boîtes.	3,825	4,223
do	Paniers.	111,768	75,100
do	Sacs.	440	59
Bois de service	Pieds M.P.	1,005,500	574,500
Briques		47,000	200,000

COLIN WM. POSTLETHWAITE,
Sous-maître de port.

TORONTO, 6 janvier 1891.

QUARANTIÈME RAPPORT ANNUEL.

Aux Commissaires du havre de Toronto :—

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1890.

La glace est sortie de la baie le 16 mars,—même date que l'année précédente. La baie fut recouverte d'une glace légère dans la nuit du 24 décembre, mais cette glace se brisa le 25. La glace se forma de nouveau le 28, mais se brisa le lendemain.

Le premier arrivage dans le port fut celui de la goëlette *Speedwell* venant de Charlotte avec 437 tonnes de charbon pour la Compagnie de houille d'Ontario. Son capitaine, J. Williams, reçut le chapeau d'usage. Le dernier arrivage fut celui des bâtiments *Flora* et *Una*, avec des chargements de pierre, le 23 décembre.

Le nombre des arrivages à ce port a été de 2,404,—soit une augmentation de 91 sur l'année dernière.

	1890.	1889.		
Bateaux à vapeur, chargés.	1210	961	... Augmentation.	249
do lèges...	1	5	... Diminution....	4
Propulseurs, chargés.....	80	79	... Augmentation.	1
do lèges..	110	105	... do .	5
Goëlettes, chargées.....	960	1117	... Diminution.....	157
do lèges	43	46	... do	3

Le nombre de navires qui ont hiverné dans ce port a été de 83, comme suit: 25 goélettes, 26 bateaux à vapeur, y compris remorqueurs et passeurs, 3 propulseurs, et 29 yachts à vapeur et à voiles; leur tonnage total s'élevait à 9,476 tonneaux à peu près. Il y eut aussi 7 dragueurs et 25 chalans.

Comme vous le verrez par les relevés qui accompagnent le présent rapport, les recettes de l'année se sont chiffrées par $12,763.17. Les dépenses ordinaires, pendant le même exercice, y compris l'argent en caisse, se sont élevées à $11,436.17—laissant à notre crédit un solde de $1,327.00. Nous avons commencé dans le chenal de l'ouest de nouveaux travaux pour lesquels nous avons déboursé jusqu'ici $3,359, ce qui porte à $7,378.04 l'excédent de notre crédit à la banque.

La quantité de houille reçue par navires a été de 160,132 tonnes, toute composée d'anthracite—soit $6,174 tonnes de moins que l'année dernière.

La quantité de houille apportée par chemins de fer a été, d'après les relevés de la douane: charbon bitumineux, 180,521½ tonnes; anthracite, 120,639. Quantité totale de houille arrivée par chemins de fer et navires, 461,282½ tonnes,—ou 4,968 tonnes de plus que l'année dernière.

La quantité de dragage fait dans le chenal de l'ouest, d'après contrat passé avec John Conlon, a été de 30,400 verges cubes. Après règlement du certificat final, il fut constaté qu'une barre, sur laquelle il n'y avait que dix pieds d'eau, s'était formée dans le chenal. Les commissaires décidèrent de la faire enlever, et un contrat à cet effet fut passé avec M. Conlon à raison de 10c. la verge; 13,400 verges cubes furent enlevées, et ce travail occasionna un déboursé de $1,340. Cependant, M. Conlon répudia le contrat, et l'argent fut déposé en cour.

Je faisais voir, dans mon rapport de l'année dernière, la nécessité d'entourer d'un mur de protection l'extrémité nord de la barre afin d'empêcher le sable de se répandre dans le chenal de l'ouest. Mon idée fut adoptée par le conseil qui fit préparer des plans et devis par son ingénieur, M. Tully, et demanda des soumissions. Celle de MM. Medler et Arnot, qui offraient d'exécuter l'ouvrage pour $38,000, étant la plus basse et offrant des garanties suffisantes, le contrat fut adjugé à ces messieurs, qui commencèrent les travaux le 3 novembre. Le 15 du même mois le premier caisson était mis en place, et les entrepreneurs sont maintenant à en construire d'autres qui seront calés aussitôt que possible ce printemps.

Nous avons demandé de nous aider dans l'exécution des travaux du chenal de l'ouest. Si cette demande est accordée, les commissaires émettront des débentures

pour le reste de l'ouvrage. Les débentures sont déjà signées et déposées à la banque de Toronto comme garantie collatérale contre l'excédent de notre crédit.

L'eau a été haute cette année, la moyenne étant + 23 $\frac{1}{7}$ pouces, ou 12 $\frac{4}{7}$ pouces au-dessus de la moyenne de l'année dernière. L'eau atteignit son point le plus élevé + 37 le 21 juin; son point le plus bas fut + 8 qu'elle atteignit le 8 janvier, après quoi elle monta rapidement. Le dernier jour de l'année l'eau était + 15$\frac{1}{2}$.

Les feux d'alignement établis sur le quai de la Reine et celui de l'Ile furent allumés le 26 mars, une journée plus tard que l'année dernière, et discontinués le 13 décembre, même jour que l'année dernière.

Les bouées furent placées dans le chenal de l'ouest le 31 mars, dans le chenal Don le 11 avril, autour de la Pointe le 15, et à l'entrée est le 16 avril.

Je suis heureux de dire que le service du cornet de brume a été satisfaisant cette année.

Des arrangements ont été pris l'année dernière avec le conseil de commerce pour nous louer une couple de pièces dans son nouvel édifice, à l'encoignure des rues Front et Yonge, et le bureau du havre y sera transféré dans une quinzaine de jours; depuis 16 ans ce bureau se trouvait rue Bay. Le nouveau bureau sera plus central, plus rapproché du port et mieux adapté à nos opérations.

Les travaux suivants ont été exécutés, à l'île, sous le contrôle de M. E. B. Temple, l'ingénieur dirigeant:—

" On a ajouté 3,286 verges cubes de grosse pierre pour protéger le parapet, ce qui fait aujourd'hui 4,350 pieds linéaires complets et 1,400 pieds terminés en partie.

" Les entrepreneurs des travaux à l'entrée est ont mis 4 caissons en place, et ils en ont 19 autres en cours de construction.

" Un chenal a été entretenu à l'entrée est pendant la navigation, et les navires l'ont suivi.

Nous avons reçu du gouvernement fédéral des lettres patentes pour le lot du quai de la Reine rempli par les commissaires. Ce lot est maintenant affermé à la compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique pour un terme de 21 ans, renouvelable.

Comme aux dernières élections les contribuables ont voté en faveur de la réclamation des terres marécageuses par un syndicat, et comme cette portion de la baie d'Ashbridge fait légalement partie du havre de Toronto et se trouve par conséquent sous la juridiction des commissaires du havre, il faudra obtenir le concours de ces derniers avant d'adopter un plan à ce sujet.

Je me plais à reconnaître l'habileté et le zèle avec lesquels mes adjoints, M. C. W. Postlethwaite et le capitaine Taylor se sont acquittés de leurs attributions.

Le tout respectueusement soumis.

MORGAN BALDWIN,
Maître de havre.

9 janvier 1891.

TRAVAUX DU PORT DE TORONTO.

TORONTO, 10 janvier 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que, suivant la résolution prise par la commission, des soumissions furent reçues, après avoir été demandées publiquement, pour faire du dragage sur la barre sud du quai de la Reine, et que celle de M. Conlon, étant la plus basse, fut acceptée.

Le dragage fut commencé le 13 mai et terminé le 30 août; 44,000 verges cubes de sable furent enlevées du bord nord de la barre et du chenal. Le dragueur fut aussi employé pendant 20 jours à gratter et enlever de grosses roches sur le bord de la barre.

Quand le dragage eut été fini, la largeur du chenal, dans sa partie la plus étroite au sud de l'élevateur, était de 350 pieds, et le niveau de l'eau variait de 36 pouces à 22 pouces au-dessus de zéro.

Il n'a pas été fait de dragage aux cales de construction dans le port.

Comme la quantité de dragage à faire augmente tous les ans, la commission a décidé de construire un brise-lames sur le bord nord de la barre, au sud du quai de la Reine, pour empêcher le sable de se répandre dans le chenal. Le brise-lames aura 1,500 pieds de long et 20 pieds de large et de haut, sera chargé de pierre et planchéié. Des annonces demandant des soumissions furent publiées le 5 août; la soumission de MM. Medler et Arnot, qui était la plus basse, fut acceptée, et le contrat fut signé. Les travaux ont été continués depuis; un caisson a été calé, quatre autres sont prêts à l'être; la préparation des caissons sera continuée pendant l'hiver, et le brise-lames sera terminé le 1er novembre prochain.

Je demeure,
Votre obéissant serviteur,

KIVAS TULLY,
Ingénieur.

M. A. B. Lee,
Président des Commissaires du havre de Toronto.

ANNEXE No 21.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE BELLEVILLE, ANNÉE 1890.

BUREAU DU MAÎTRE DU HAVRE,
BELLEVILLE, 6 janvier 1891.

A l'honorable Ministre de la Marine
et des Pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de la cité de Belleville ont l'honneur de vous transmettre, pour votre approbation, un état des recettes et dépenses du havre, pour l'année terminée le 31 décembre 1890.

Pour expliquer quelques-uns des articles des dépenses, ils croient devoir vous dire qu'à une assemblée qui eut lieu au mois d'avril, la commission adopta une résolution autorisant son président (qui était alors M. Thos. Wills) de faire préparer par M. Henry Carre, I.C., les plans et les devis d'estimation de travaux de protection qu'il serait nécessaire de faire pour empêcher l'île Mill d'être emportée dans le port. Ces plans, etc., furent dressés. Des soumissions furent demandées pour les travaux de coffrage et d'enrochement. Les soumissions furent ouvertes par le conseil (tel que présentement constitué), qui trouva qu'elles demandaient une somme beaucoup plus élevée (plus de $13,000) qu'il ne jugeait nécessaire, et les travaux ne furent pas entrepris. Les dépenses inscrites sous le titre "Amélioration de l'île Mill (A) se rattachent à cet ouvrage.

Au mois d'octobre dernier, un autre plan fut proposé: utiliser dans les travaux d'amélioration de l'île les matières enlevées par les dragueurs. Ce plan vous fut soumis et reçut votre approbation. Cependant, la saison étant très avancée, une partie seulement de l'ouvrage fut terminée l'automne dernier. Près de 400 pieds de la chaussée furent confectionnés à peu de frais relativement, comme vous le verrez par les articles de dépenses portés sous le titre "Amélioration de l'île Mill" (B). Nous espérons terminer cet ouvrage—du moins ce qui en est indiqué sur le plan qui a été soumis à votre approbation l'automne dernier—au commencement du printemps. Les commissaires espèrent être bientôt en mesure de soumettre d'autres plans pour le reste des travaux à faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. WALLBRIDGE,
Président des commissaires du havre de Belleville.

CANADA,
PROVINCE D'ONTARIO,
Comté de Hastings,
savoir:

Je, George Wallbridge, de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, fais serment et dis:

1. Je suis un des commissaires du havre de la cité de Belleville, et président de la commission.

2. J'ai une connaissance personnelle des matières exposées dans le rapport et les comptes ci-joints.

3. Les dits rapport et état de comptes sont vrais et fidèles, et font connaître les opérations du bureau et les deniers reçus et déboursés par les dits commissaires du havre pendant l'année dernière.

Assermenté devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, ce 8e jour de janvier, A.D. 1891.

GEO. WALLBRIDGE.

W. B. NORTHROP,
Commissaire.

ÉTAT des recettes et dépenses des commissaires du havre de Belleville pour l'année terminée le 31 décembre 1890.

DT. AV.

Recettes.	$ cts.	Dépenses.		$ cts.
Solde en caisse, 1er janv. 1890	887 36	Appointements du maître de havre, au 31 déc. 1890		308 30
Droits de havre perçus par le maître de havre, d'après son état	4,144 04	Estacades—Payé à la Cie Rathbun pour tangons, d'après sa convention avec la ville		113 75
		Jetées—Enlèvement de deux jetées pour empêcher la glace d'obstruer l'entrée de la rivière		28 00
		Dragage—Dans le chenal conduisant au dock sur le côté ouest du havre, payé à la Cie de dragage Weddell pour deux jours d'ouvrage		204 00
		Taille de billots passant par les estacades		126 00
		Divers—Livres de taille, papeterie, combustible pour le bureau du maître de havre		20 08
		Amélioration de l'île Mill, **A**—		
		Henry Carre, ingénieur civil, compte	$124 75	
		Compte de main-d'œuvre et d'outillage	68 24	
		Cie Int. P. et P., annonces et formules de soumissions	38 25	
		T. S. Carman, annonces de soumissions	23 40	
		Cie Walker, outillage	7 00	
		John Lewis, outillage	4 00	
				265 72
		Amélioration de l'île Mill, **B**—		
		Matières placées sur l'île	$161 52	
		Compte de main-d'œuvre sur l'île	74 26	
				235 78
		Solde en caisse, déposé à la Banque du Commerce		3,729 77
	5,031 40			5,031 40

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries.

Le maître de havre du port de Belleville soumet respectueusement le rapport suivant:—

La navigation fut ouverte le 3 avril et close le 3 décembre 1890.

Voici les articles et marchandises qui ont contribué aux recettes du havre pendant la dernière saison :—

IMPORTATIONS.

Houille	$1,470 60	
Divers	144 65	
Bateaux à vapeur	101 50	
Goélettes et barges	87 75	
		$1,804 50

EXPORTATIONS.

Descente de blocs de sciage sur la rivière Moira	$1,983 51	
Grain de toutes espèces	334 83	
Divers	21 20	
		$2,339 54
		$4,144 04

Cette somme a été remise aux commissaires du havre.

CANADA,
PROVINCE D'ONTARIO,
Comté de Hastings,
Savoir:

Je, Alexander Waters, de la cité de Belleville, maître de havre, fais serment et dis: Le relevé qui précède est vrai et fidèle et indique les opérations de mon bureau, ainsi que les deniers reçus et déboursés par moi pendant l'année dernière.

Assermenté devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, ce 8e jour de janvier, A.D. 1891.

W. B. NORTHROP,
Commissaire.

ALEX. WATERS.

Le chenal qui va de la baie de Quinté dans le havre de Belleville, côté est, serait beaucoup amélioré s'il était élargi. Maintenant que le canal Murray est ouvert, nous pouvons attendre de plus gros navires dans cette direction.

De même, le chenal sur le côté ouest du havre, conduisant aux docks, près de la scierie de MM. Flint et Holton, serait beaucoup amélioré s'il était approfondi. Jusqu'à tout dernièrement ces docks n'étaient fréquentés que par de petits navires; mais aujourd'hui on y a établi une cour à houille, et ce commerce exige de plus gros navires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. WATERS,
Commissaire de havre.

ANNEXE No 22.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 17 février 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, par ordre des commissaires du havre de Montréal, et pour l'instruction de l'honorable ministre de la marine, un relevé des recettes et des dépenses générales de la commission pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Les recettes provenant des droits de quaiage accusent une augmentation d'à peu près $9,600—soit plus de 3⅘ pour 100 sur celles de 1889.

Les rapports ordinaires du fonds des pilotes invalides de Montréal, du district de pilotage de Montréal, du maître de havre et de l'ingénieur en chef sur les travaux exécutés pour l'amélioration et l'entretien du port, vous ont déjà été envoyés.

Par le rapport du maître de havre vous verrez qu'il s'est produit une augmentation considérable dans le tonnage des transatlantiques, et par celui de l'ingénieur en chef que les nouveaux quais d'Hochelaga et de Maisonneuve sont très avancés, et que les réparations ordinaires faites aux quais et aux chaussées ont été plus considérables que d'habitude.

Les commissaires ont publié cette année encore, des tableaux de marée pour le Cap à la Roche, tableaux fort appréciés par les pilotes et les commandants des bateaux qui viennent dans notre port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEX. ROBERTSON,
Secrétaire.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

COMMISSAIRES DU HAVRE

ÉTAT des recettes et dépenses générales

RECETTES.

—			Revenu.	Capital.
			$ cts.	$ cts.
Solde au 31 décembre 1889 :—				
Dépôts à la banque de Montréal, et argent en caisse		$ 63,392 35		
Dépôts à Louis Paré, à c. des taxes d'estacades et péages de canaux		34 18		
" W. L. Scott, à compte du service des bouées		20 23		
Diverses sommes dues pour quaiage, etc.	$17,997 15			
MOINS—Coupons non encore présentés	667 50			
		17,329 65		
Valeur de la pierre de Montréal, de la houille, du bois de construction et bois de service et chevilles disponibles		17,394 53		
		$98,170 94		
Effets publics et dépôts dans la c. d'épargne de la cité et du dist. de Montréal, en fidéic. p. le fonds des pil. inv. de Montréal.		46,812 24	.....	144,983 18
Du percepteur des douanes de S. M., Montréal :—				
Droits de quaiage sur importations		$145,137 19		
" " exportations		85,343 43		
			230,480 62	
Du gardien de quais pour le trafic local :—				
Droits de quaiage sur effets à l'entrée		9,898 59		
" " à la sortie		2,280 35		
Commutation des droits de quaiage de la Cie de navigation Richelieu et Ontario		10,000 00		
Loyer du bassin Jacques-Cartier pour petits bateaux		50 00		
Loyer de terrains pour empiler le bois de service		2,105 35		
" " houille		1,186 70		
" " petits bureaux		949 80		
" " balances		900 00		
" " corder le bois de chauffage		618 60		
" " ferraille		90 00		
" " phosphate		70 08		
			28,149 47	
Cie de chemin de fer du Pacifique canadien, loyer de rails sur le quai			2,234 50	
" Grand Tronc " "			812 50	
Dépt. des chemins de fer et canaux, loyer de bureaux dans l'édifice du havre			1,200 00	
Dépt. de la marine, loyer du bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur			62 50	
John Lee et Cie, loyer d'une partie de la cour du havre			250 00	
Ligne Sincennes-McNaughton, pour outils et accessoires de bouées			498 70	
D'un inconnu, par lettre enregistrée de Saint-Henri de Montréal			20 00	
Cité de Montréal, D. Shaw, Cie de navigation Richelieu et Ontario, P. D. Dods et Cie, compte de réparations			472 87	
Cité de Montréal, rabais et remise de taxes, compte des dépenses du havre			102 95	
Craig et fils, loyer de puissance hydraulique, soin de dynamos, etc., pour 1890, (reçu en tout $611.43, moins dû par déductions dans le solde *contra*, $260.50) compte de la lumière électrique			350 85	
Cyrille Bellisle, pilote, am. pour avoir attéri le v. *Catalan*, compte des d. du pilot.			40 00	
Craig et fils, intérêt sur prix d'achat de l'outillage de la lumière électrique, d'après contrat, compte de l'intérêt du havre			214 21	
Divers acheteurs, prime et intérêt accumulé sur obligations			1,314 07	
Cie du Grand-Tronc, moitié des frais d'arbitrage *in re* chemin de fer du havre			.....	12 50
Ligne Sincennes-McNaughton, pour transit, compte de l'outillage du havre			.....	200 00
Cie Calvin, pour dommages au dragueur, et divers, compte de dragage du havre			.....	57 70
Cie de fabr. de coton d'Hochelaga, m.-d'œuvre pour le ponceau, c. de const. nouv.			.....	266 73
Craig et fils, $\frac{1}{5}$ du prix d'achat de l'outillage de la lumière électrique			.....	1,598 45
Divers acheteurs, vente de débentures du havre à 4 pour 100			.....	140,000 00
Fonds des pilotes invalides de Montréal, droits de la Trinité, ou 5 pour 100 des recettes des pilotes		$ 2,799 15		
Fonds des pilotes de Montréal, intérêt sur placements et sur argent en banque		2,567 58		
			.....	5,366 73
Total des recettes, compte du capital			.....	292,485 29
" " revenu			.....	266,253 24
Recettes totales			.....	558,738 53

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 17 février 1891.

DE MONTRÉAL.

pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.

DÉPENSES.

			Recettes.	Capital.
			$ cts.	$ cts.
Recettes du havre, Mme John Young, pension			600 00	
do compte retranché			18 00	
do remise de droits de quaiage sur sucre			534 73	
Réparations de havre, entretien de quai et chaussées (voir *contra* pour crédit)			56,852 77	
Inspection du havre, sondages et diverses inspections			978 20	
Intérêt sur débentures du havre et demande d'emprunt du gouvernement (voir *contra* pour crédit)		$113,670 48		
Intérêt du havre, banque de Montréal, pour payer des coupons		263 40		
			113,933 88	
Dépenses du havre : taxes, éclairage, chauffage, etc., etc., (voir *contra* p. crédit)			10,367 56	
Appointements du personnel administratif du havre			10,980 04	
Eclairage électrique, loyer de puissance hydraul., etc., etc., pour 1889, en partie			327 43	
Frais d'éclairage électrique, par contrat pour 1890 (voir *contra* pour crédit)			4.628 20	
Frais de voyage et accidents			139 00	
Impressions, papeterie, timbres-poste, etc.			1,450 91	
Frais judiciaires et de notaires			1,017 95	
Frais de pilotage, appointem. de l'agent de Québec, etc., (voir *contra* pr crédit)			780 70	
Bouées et balises, divers frais d'emmagasinage pour l'hiver de 1889-90 (voir *contra* pour crédit)			422 28	
Ch. de f. du havre, adjud. des arbitres, etc., p. rails s. quai (V. *contra* p. crédit)				13,760 00
Outillage de havre. Feux et instruments de Wells (voir *contra* pour crédit)				848 94
Nouvelle coque de dragueur à cuiller, montage des machines, etc.				19,800 28
Nouvelle coque d'atelier flottant, montage				1,486 94
Dragage du havre en rapport avec les nouveaux quais à Hochelaga et à Maisonneuve (voir *contra* pour crédit)				50,599 22
Nouveaux quais d'Hochelaga et Maisonneuve, coffrage, remplissage et macadamisage (voir *contra* pour crédit)				68,029 02
Chenal des navires d. le port, enlèvem. de grosses roches d. le courant Ste-Marie				7,737 34
Dragage du havre, agrandissement du bassin de la Pointe du Moulin-à-Vent				395 56
Fonds des pilotes invalides de Montréal, pensions de vieux pilotes et veuves de pilotes		$ 4,055 49		
Fonds des pilotes inval., Montréal, audition du fonds p. 1889, fr. de p.		52 16		
			.....	4,107 65
Total des dépenses, compte du capital			.....	161,764 56
Solde au 31 décembre 1890 :—				
Dépôt spécial à la Banque de Montréal, à intérêt		$100,000 00		
Dépôt à la Banque de Montréal au crédit du compte d. coupons		125 00		
do do do do courant		23,427 27		
Argent en caisse		2,333 56		
Somme due par la Cie du ch. de fer du Pacifique Canadien, pour loyer de voie sur quai, etc.	$ 2,304 58			
Somme due par la Cie de Navig. Richelieu et Ont.	59 55			
Moins—Dû à MM. Craig et Fils	$ 110 08	$ 2,364 13		
Coupons impayés	732 50			
Dû au dépt. des ch. de fer et can.	150 50			
		1,003 08		
			1,361 05	
Valeur de la pierre à macadam disponible		$ 2,609 29		
do de la houille do		1,199 68		
do du bois de construction do		13,359 20		
do du bois de service do		890 95		
do des chevilles do		565 00		
			18,624 12	
La colonne extér. fait voir le total des débours. au compte du rev.			145,871 00	.....	203,031 65
Fonds des pilotes invalides de Montréal (en fidéicommis) :—				
Débentures du havre de Montréal		$ 42,000 00		364,796 21
Fonds consolidé de la cité de Montréal		5,000 00		
Dépôt dans la caisse d'épargne de la cité et du district de Montréal à intérêt		1,071 32		
			48,071 32	
			.....	193,942 32
Total des dépenses			.....	.....	558,738 53

Vérifié,—Riddell et Carman, *auditeurs.* ALEX. ROBERTSON, *secrétaire*

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 21 janvier 1891.

MONSIEUR,—Par ordre des commissaires du havre et conformément à votre lettre du 30 décembre, je vous transmets une copie du rapport du maître de havre, accompagné de sept états comparatifs, pour l'année 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE DE MONTRÉAL, ANNÉE 1890.

(Capitaine Thomas Howard, maître du havre.)

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.
BUREAU DU MAÎTRE DU HAVRE DE MONTRÉAL, 5 janvier 1891.

M. ALEXANDER ROBERTSON, secrétaire,
Commissaires du havre de Montréal.

MONSIEUR,—Pour l'instruction des commissaires du havre, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel de 1890, accompagné de relevés comparatifs indiquant le nombre, le tonnage, la classification, le pays, et le plus grand nombre des navires qui se sont trouvés en même temps dans le port, le nombre et le tonnage des navires de mer consignés aux différents agents, le nombre, le tonnage et le plus grand nombre de bâtiments, naviguant à l'intérieur, qui se sont trouvés en même temps dans le port pendant les dix dernières années.

Sept cent quarante-six (746) navires de mer, d'un tonnage collectif de 930,332 tonneaux (dont 69,816 tonneaux ont passé dans le canal) sont arrivés dans le port pendant la saison, soit 51 navires et 107,167 tonneaux de plus qu'en 1889. 546 de ces navires, d'un tonnage collectif de 891,057 tonneaux, étaient en fer, et 200, d'un tonnage total de 39,275 tonneaux, étaient en bois. 5,162 bâtiments naviguant à l'intérieur, d'un tonnage collectif de 966,959 tonneaux, sont arrivés dans le port, soit une diminution de 685 navires et de 102,741 tonneaux, et un total de 5,908 navires de toutes classes, représentant collectivement 1,897,291 tonneaux, c'est-à-dire une augmentation de 5,585 tonneaux.

Quelques-uns des principaux articles exportés et importés pendant la saison :—

EXPORTÉS.

Bois de construction.—Il a été expédié 175,444,161 pieds de bois au Royaume-Uni ; 3,862,699 pieds à l'Amérique du Sud : total de l'exportation, 179,306,860 pieds, soit 42,539,596 pieds de plus que l'année précédente. De cette quantité 161,147,836 pieds sont partis du port, et 18,159,024 pieds du canal. Il y a eu une diminution de 19,157,964 dans la quantité expédiée à l'Amérique du Sud, due aux troubles politiques qui agitent ce pays.

Phosphate.—Il en a été exporté 23,488 tonnes, soit 1,664 tonnes de plus qu'en 1889.

Grain.—Il a été exporté 2,171,817 boisseaux de blé, 4,805,035 de maïs, 1,382,224 de pois, 210,000 d'avoine et 240,863 de seigle—soit un total de 8,809,039 boisseaux, et 1,033,236 de moins qu'en 1889.

Farine.—Il a été exporté, en sacs et en barils, 447,031 boisseaux de farine : soit une diminution de 72,544 boisseaux sur l'année précédente.

Fromage.—Il en a été expédié 1,369,368 boîtes—augmentation de 224,972 sur 1889.

Pommes.—Il en a été expédié 160,594 barils, 22,574 de plus que l'année dernière.

Bêtes à cornes et moutons.—Il a été exporté 119,578 bêtes à cornes et 43,135 moutons, soit 34,525 bêtes à cornes de plus et 15,848 moutons de moins qu'en 1889.

IMPORTÉS.

Houille.—Il nous est venu de la Grande-Bretagne 16,879 tonnes, soit une diminution de 15,402 tonnes; des Etats-Unis 181,611 tonnes, diminution de 15,302 tonnes —faisant un total de 198,490 tonnes; des provinces maritimes 455,450 tonnes, augmentation de 72,626 tonnes sur l'année dernière. De cette quantité 552,100 tonnes ont été déchargées au port, et 100,207 tonnes au canal.

Ciment.—Il nous en est venu 110,811 barils, soit 5,101 barils de moins qu'en 1889.

Ferraille.—Nous en avons débarqué 28,000 tonnes au port, soit une augmentation de 5,000 tonnes sur l'année précédente.

Quais.

Ils ont été tenus en bon état pendant la saison. Le prolongement des quais à Hochelaga a été poussé avec beaucoup d'activité, si l'on tient compte des retards occasionnés par les hautes eaux du printemps. Le 29 septembre la barque *Karnack* portant un chargement de sucre consigné à la raffinerie St. Lawrence est venue mouiller au nouveau quai vis-à-vis la raffinerie d'Hochelaga. C'est le premier bâtiment de mer qui ait opéré son déchargement en cet endroit; il a été suivi d'un grand nombre de vapeurs et de voiliers au service de la même compagnie.

Les nouveaux quais d'Hochelaga seront d'un grand avantage pour les marchands et les agents qui ont des navires à y décharger et charger.

Je recommande que les voies du Grand-Tronc et du Pacifique soient prolongées le plus tôt possible afin de desservir le fret des navires qui ne peuvent trouver un mouillage à l'extrémité ouest du port.

Respectueusement à vous,

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

Certifié.
ALEXANDER ROBERTSON, *secrétaire.*

BULLETIN DE TEMPÉRATURE.

Janvier.

1er, 8 a.m.—Doux; temp. 32; 3 p.m., vent sud-ouest; 9 p.m., pluie; temp. 40.
2.—Temp. 46; pluie ce matin; neige toute partie; mauvais chemins.
3.—Belle matinée claire; vent nord-ouest; temp. 24 au-dessus; fleuve libre de glace.
4.—Vent ouest; temp. 14 au-dessus.
5, 8 a.m.—Tempête de neige; temp. 17 au-dessus; vent d'ouest.
6.—Vent nord-est; temp. 20 au-dessus; 1 p.m., pluie et neige.
7.—Belle matinée; temp. 12 au-dessus; vent ouest; bons chemins pour traîneaux.
8.—Temp. 18 au-dessus; vent est; temps sale le matin.
9.—Temps beau et froid; vent nord-ouest; temp. 6 au-dessous.
10.—Vent nord-est; temp. 20 au-dessous; fleuve obstrué de glace.
11.—Vent est; temp. 10 au-dessous; l'eau monte vite.
12.—Temp. 9 au-dessus; 10 p.m., pluie et vent est.
13, 8 a.m.—Temp. 42 au-dessus; tempête de pluie. A 2 p.m., coup de vent.
14.—Belle matinée; vent ouest; temp. 10 au-dessus.
15.—Vent nord-est; temp. 28 au-dessus; neige.
16.—Vent est; neige; temp. 25 au-dessus.

17.—Vent nord; temp. 8 au-dessous; belle matinée; bons chemins pour traîneaux.
18.—Belle matinée; vent nord; temp. 2 au-dessus.
19.—Vent est; temp. 24 au-dessus.
20.—Vent est; temp. 24 au-dessus.
21.—Vent ouest; temp. 12 au-dessus; beau temps; la glace paraît stationnaire.
22.—Vent ouest; temp. 7 au-dessus; chenal libre ce matin.
23.—Belle matinée; vent est; temp. 4 au-dessus.
24.—Belle matinée; vent ouest; temp. 5 au-dessus; les voitures traversent de Longueuil à la filature de coton Hudon.
25.—Vent sud-ouest; temp. 20 au-dessus; on traverse à pied vis-à-vis la ville; fleuve découvert depuis l'île des Sœurs jusqu'aux rapides Lachine.
26.—Vent ouest; temp. 28 au-dessus; eau haute; 2 p.m., 38 pieds 9 pouces.
27.—Vent est; temp. 15 au-dessus; chenal ouvert vis-à-vis l'île Sainte-Hélène.
28.—Vent ouest; temp. 2 au-dessous; confection d'un chemin à Saint-Lambert.
29.—Temp. 30 au-dessus; vent sud-ouest; beau temps.
30.—Vent est; temp. 10 au-dessus; temps sombre.
31.—Très doux; vent sud; temp. 32 au-dessus.

Février.

1er.—Belle matinée; vent ouest; temp. 20 au-dessus.
2.—Temp. 2 au-dessus; vent nord-est.
3.—Pluie ce matin; vent sud-ouest; temp. 35 au-dessus.
4.—Belle matinée; temp. 10 au-dessus; vent ouest; traverse de Saint-Lambert par le chemin d'aval.
5.—Pluie hier soir; temp., 7 a.m., 45 au-dessus; vent ouest et glace mauvaise.
6.—Belle matinée; vent nord; temp. 4 au-dessus.
7.—Belle matinée; vent ouest; bonne traverse à Saint-Lambert par le chemin d'aval.
8.—Tempête de neige toute la nuit et ce matin; vent est; temp. 28 au-dessus.
9.—Temp. 10 au-dessus; vent ouest.
10.—Vent nord-est; temp. 4 au-dessus.
11.—Belle matinée; vent nord-est; temp. 10 au-dessous durant la nuit.
12.—Tempête de neige; vent nord-ouest.
13.—Doux; temp. 30 au-dessus; vent ouest.
14.—Très doux; temp. 36 au-dessus; vent nord-ouest; neige et pluie toute l'après-midi.
15.—Belle matinée; vent ouest; temp. 29 au-dessus.
16.—Vent ouest; temp. 2 au-dessus.
17.—Beau temps; vent est; temp. 4 au-dessous; bons chemins pour traîneaux.
18.—Vent est; brise fraîche; temp. 10 au-dessus.
19.—Belle journée; vent est; temp. 8 au-dessus.
20.—Temp. 17 au-dessus; vent est.
21.—Vent nord-ouest; temp. 5 au-dessus; bons chemins pour traîneaux.
22.—Beau temps; vent nord-ouest; temp. 3 au-dessus.
23.—Temp. 4 au-dessus; belle journée.
24.—Doux; vent nord-ouest; temp. 35 au-dessus.
25.—Matinée sombre; vent ouest; temp. 37 au-dessus.
26.—Temp. 40 au-dessus; vent est; 7 p.m., pluie.
27.—Journée douce; temp. 35; vent ouest.
28.—Journée terrible; pluie et vent; temp. 38; vent sud-ouest.

Mars.

1er.—Journée délicieuse; vent ouest; temp. 25 au-dessus.
2.—Beau temps; vent ouest; temp. 30 au-dessus.
3.—Beau temps, soleil brillant; temp. 15 au-dessus.
4.—Vent ouest; temp. 14 au-dessus; soleil brillant.

5.—Belle journée; temp. 10 au-dessus; vent ouest.
6.—Temp. zéro; vent ouest.
7.—Temp. 2 au-dessus; vent nord-ouest.
8.—Temp. 17 au-dessus; vent ouest.
9.—Beau temps; 18 au-dessus; vent ouest.
10.—Temp. 20 au-dessus; vent ouest.
11.—Vent sud; temp. 37 au-dessus.
12.—Matinée sombre; temp. 45 au-dessus; vent sud-ouest; pluie toute la nuit et ce matin.
13.—Journée sombre; pluie; temp. 41.
14.—Temp. 40; vent sud; toutes les traverses conduisant à la ville sont arrêtées.
15.—Vent nord-ouest; temp. 33.
16.—Vent froid de l'ouest; temp. 30.
17.—Temp. 15 au-dessus; vent nord-ouest.
18.—Vent nord; temp. 29 au-dessus.
19.—Temp. 20 au-dessus; vent sud-ouest.
20.—Beau, mais froid; temp. 25 au-dessus.
21.—Neige et pluie; temp. 38; vent sud.
22.—Vent nord-ouest; temp. 38; belle matinée.
23.—Vent nord-ouest; temp. 30.
24.—Temp. 22; vent nord-ouest.
25.—Belle journée; temp. 30; vent sud-ouest.
26.—Temp. 40; vent nord-ouest.
27.—Vent ouest; temp. 35.
28.—Temp. 27; tempête de neige toute l'après-midi et la nuit.
29.—La tempête de neige continue; grand vent; temp. 25.
30.—Belle journée; vent ouest; temp. 27.
31.—Temp. 27; vent nord-ouest.

Avril.

1er.—Temp. 30; belle journée.
2.—Temp. 28; vent ouest; beau temps.
3.—Belle matinée; vent ouest; temp. 28.
4.—Vent nord-ouest; pluie; temp. 44.
5.—Matinée froide; temp. 27; vent nord-est.
6.—Temp. 37; vent est.
7.—Temp. 34; beau temps.
8.—Vent nord-ouest; temp. 36.
9.—Matinée sombre; vent sud; temp. 40.
10.—Temp. 40; tempête de pluie la nuit dernière; fleuve libre de glace dans le port; chenal ouvert jusqu'à la Longue-Pointe.
11.—Temp. 35; à peu près 1½ pieds d'eau sur les quais; très peu de glace.
12.—Belle matinée; temp. 45; vent ouest.
13.—Temp. 50; vent ouest.
14.—Temp. 47; la goëlette *Eugénie* arrive de Boucherville à 10 a.m.; premier arrivage.
15.—Beau temps; temp. 45; vent nord; les bateaux à vapeur *Longueuil* et *Hochelaga* arrivent de Boucherville, et deux remorqueurs de Sorel.
16.—Temp. 46; beau temps; les bouées sont installées dans le fleuve jusqu'à Sorel.
17.—Temps sombre; vent nord-ouest; temp. 42.
18.—Temp. 35; vent nord-ouest.
19.—Beau temps; temp. 45; vent nord.
20.—Vent nord; temp. 60.
21.—Vent ouest; temp. 45.
22.—Vent est; temp. 50; belle matinée; un radeau a été vu ce matin; il venait de l'île des Perdrix.
23.—Vent ouest; le canal Lachine est ouvert pour la navigation; temp. 50.

24.—Temp. 40; vent nord-ouest; on dit que la glace passe devant Québec.
25.—Vent est; temp. 40; le *Filgate* arrive ce matin par les rapides Lachine; navigation ouverte jusqu'à Québec.
26.—Vent est; temp. 40.
27.—Neige hier soir; pluie ce matin; temp. 40; le *Miramichi* arrive de Québec.
28.—Beau temps; vent est; temp. 40.
29.—Beau temps; vent sud-ouest; temp. 45.
30.—Temp. 45; vent sud-ouest; le steamer *Oregon* est arrivé ce matin à 9 heures: premier arrivage de la mer.

Mai.

1er.—Temp. 48; vent nord-ouest; belle matinée.
2.—Vent ouest; gelée la nuit dernière; 8 a.m., temp. 38.
3.—Temp. 50; vent ouest.
4.—Vent nord-est; temp. 40; pluie toute la journée.
5.—Pluie toute la nuit et ce matin; vent nord-est.
6.—Pluie continue; vent ouest; temp. 50.
7.—Vent ouest; temp. 50; belle matinée.
8.—Vent nord-ouest; temp. 51; beau temps.
9.—Temp. 48; journée sombre; vent sud.
10.—Belle matinée; pluie toute la nuit dernière; vent est; temp. 50.
11.—Belle journée; temp. 60; vent ouest.
12.—Vent est; temp. 60.
13.—Belle matinée; vent est; temp. 50.
14.—Sombre le matin; vent ouest; temp. 60.
15.—Vent sud; temp. 60; belle journée.
16.—Temp. 50; vent ouest; belle matinée.
17.—Vent sud; temp. 55.
18.—Temp. 60; vent est.
19.—Vent sud-ouest; pluie ce matin.
20.—Pluie toute la nuit et ce matin; temp. 54.
21.—Beau temps, soleil brillant; temp. 50; vent ouest.
22.—Temp. 60; vent ouest.
23.—Vent nord-ouest; temp. 60; belle journée.
24.—Vent est; temp. 60.
25.—Vent sud; coup de vent; temp. 64.
26.—Temp. 60; vent sud-ouest.
27.—Pluie la nuit dernière; matinée sombre; vent nord-ouest; temp. 60.
28.—Temp. 55; pluie la nuit dernière; vent nord-est.
29.—Belle matinée; vent est; temp. 60.
30.—Temp. 60; vent est; belle journée.
31.—Belle matinée, vent est; temp. 60.

Juin.

1er.—Temp. 75; vent ouest; belle journée.
2.—Vent nord-ouest; temp. 8. a.m., 55.
3.—Temp. 60; vent nord-ouest.
4.—Pluie; vent est; temp. 55.
5.—Matinée sombre; vent est; temp. 60; pluie.
6.—Vent nord-ouest; temp. 70; belle journée.
7.—Belle matinée; vent ouest; temp. 65.
8.—Beau temps, mais froid; vent nord-ouest; temp. 55.
9.—Temp. 58; vent est.
10.—Vent sud-ouest; temp. 60.
11.—Temp. 70; vent ouest.
12.—Pluie ce matin; temp. 60; vent sud.
13.—Pluie la nuit dernière et ce matin; temp. 55.

14.—Pluie continue ; vent sud ; temp. 60.
15.—Belle journée ; vent sud ; temp. 70.
16.—Matinée sombre ; vent sud ; temp. 65.
17.—Belle journée ; vent sud ; temp. 75.
18.—Belle matinée ; vent ouest ; temp. 75.
19.—Beau ; beaucoup plus froid ; temp. 65 ; vent nord-est.
20.—Temp. 70 ; vent nord-ouest.
21.—Belle matinée ; temp. 70 ; vent ouest.
22.—Vent nord-ouest ; temp. 70 ; belle journée.
23.—Vent sud-ouest ; temp. 75.
24.—Temp. 80 ; vent ouest.
25.—Vent nord-est ; tempête de pluie la nuit dernière ; temp. 75.
26.—Belle matinée ; vent est ; temp. 75.
27.—Temp. 70 ; vent nord-est.
28.—Temp. 75 ; vent est ; belle journée.
29.—Belle journée ; temp. 80.
30.—Journée délicieuse ; temp. 80 ; vent ouest.

Juillet.

1er.—Temp. 80 ; vent sud-est ; à 2 p.m., temp. 90.
2.—Temp. 78 ; beau temps ; vent sud-ouest.
3.—Pluie ce matin ; temp. 75 ; vent sud.
4.—Vent ouest ; temp. 75.
5.—Vent nord-ouest ; temp. 73.
6.—Temp. 70 ; vent ouest.
7.—Pluie ce matin ; temp. 70.
8.—Vent nord-ouest ; temp. 80.
9.—Vent nord ; temp. à 8 a.m., 60.
10.—Froid la nuit dernière ; temp. 57.
11.—Temp. 60.
12.—Vent ouest ; temp. 70.
13.—Temp. 82 ; vent ouest.
14.—Vent sud ; temp. 80.
15.—Tonnerre ce matin ; temp. 75.
16.—Très chaud ; temp. 85 ; vent ouest.
17.—Temp. 75 ; vent sud-ouest.
18.—Temp. 65 ; vent nord-ouest.
19.—Pluie ce matin ; temp. 65.
20.—Vent ouest ; temp. 65.
21.—Temp. 60 ; vent nord-ouest.
22.—Temp. 63 ; vent sud-ouest.
23.—Vent ouest ; temp. 70.
24.—Temp. 65 ; vent sud.
25.—Temp. 70 ; vent sud.
26.—Pluie ce matin ; temp. 75.
27.—Temp. 75 ; vent ouest.
28.—Temp. 80 ; vent sud.
29.—Temp. 80 ; vent sud.
20.—Temp. 75 ; vent ouest.
31.—Vent ouest ; temp. 80.

Août.

1er.—Beau temps ; temp. 75 ; vent ouest.
2.—Vent sud-ouest ; temp. 87.
3.—Tempête de pluie ; temp. 88 ; vent ouest.
4.—Vent sud-ouest ; temp. 85.
5.—Temp. 85 ; pluie toute la journée ; vent sud-ouest.

6. Beau ; temp. 75 ; vent ouest.
7. Vent nord-ouest ; temp. 75.
8. Temp. 75 ; vent ouest.
9.—Temp. 80 ; vent sud-ouest.
10.—Vent nord-est ; temp. 68.
11.—Temp. 63 ; vent nord-est.
12.—Temp. 70 ; vent nord-est.
13.—Temp. 75 ; vent nord-ouest.
14.—Temp. 80 ; vent sud.
15.—Temp. 75 ; vent nord-est.
16.—Temp. 60 ; vent nord-est.
17.—Pluie toute la journée ; temp. 70 ; vent ouest.
18.—Temp. 58 ; vent nord-est.
19.—Temp. 65 ; 4 p.m., orage de pluie ; vent nord.
20.—Temp. 60 ; vent nord.
21.—Vent nord-ouest ; temp. 65 ; pluie toute l'après-midi.
22.—Temp. 60 ; vent ouest.
23.—Temp. 55 ; 9 a.m., orage ; vent est.
24.—Pluie toute la journée ; temp. 53 ; vent est.
25.—Temp. 53 ; vent nord-ouest.
26.—Vent ouest ; temp. 65.
27.—Pluie ce matin ; vent sud-est ; temp. 68.
28.—Temp. 65 ; vent nord-ouest.
29.—Belle matinée ; vent nord ; temp. 65.
30.—Pluie ce matin ; vent sud ; temp. 65.
31.—Vent ouest ; temp. 65 ; pluie.

Septembre.

1er.—Beau et serein ; temp. 60 ; vent sud-ouest.
2.—Matinée sombre ; temp. 64 ; vent sud-ouest.
3.—Belle matinée ; temp. 65 ; vent nord-ouest.
4.—Temp. 76 ; vent sud-ouest.
5.—Temp. 70 ; vent ouest.
6.—Temp. 65 ; vent sud-ouest.
7.—Temp. 80 ; vent sud-ouest.
8.—Vent sud-ouest ; temp. 75 ; tempête de pluie.
9.—Vent est ; temp. 60 ; à 2 p.m., le navire de S. M. *Canada*, capitaine Dowding, ayant à son bord l'amiral Watson, accompagné du navire de S. M. *Thrush*, capitaine S. A. R. le prince George de Galles, arrivent dans le port et prennent leur poste de couchage à la jetée Victoria.
10.—Vent est ; temp. 60 ; temps sombre.
12.—Pluie la nuit dernière ; temp. 60.
13.—Vent sud-ouest ; le *Canada* et le *Thrush* partent à 6 a.m. pour Québec ; pluie.
14 —Vent ouest ; temp. 65.
15.—Temp. 58 ; vent ouest.
16.—Vent est ; temp. 60.
17.—Vent est froid ; temp. 59.
18.—Temp. 60 ; vent ouest.
19.—Temp. 63 ; vent sud-ouest.
20.—Temp. 59 ; vent nord-ouest.
21.—Temp. 55 ; vent ouest.
22.—Temp. 55 ; vent nord-ouest.
23.—Vent nord-ouest ; temp. 54.
24.—Temp. 53 ; vent nord-ouest.
25.—Temp. 45 ; vent nord-ouest.
26.—Vent sud-ouest ; temp. 60.
27.—Vent nord-est ; temp. 4.

28.—Temp. 50; vent nord-est.
29.—Vent nord-est; temp. 50.
30.—Vent ouest; temp. 55.

Octobre.

1er.—Temp. 60; vent nord-ouest.
2.—Vent ouest; temp. 60.
3.—Pluie ce matin; temp. 60; vent sud-ouest.
4.—Temp. 60; vent sud-ouest.
5.—Temp. 55; vent ouest.
6.—Temp. 47; vent nord-est.
7.—Vent est froid; temp. 42.
8.—Vent ouest; pluie la nuit dernière; temp. 55.
9.—Vent est; temp. 47.
10.—Vent sud-ouest; temp. 47.
11.—Vent nord-ouest; temp. 55.
12.—Temp. 55; vent nord.
13.—Vent nord-est; gelée la nuit dernière.
14.—Temp. 47; pluie ce matin.
15.—Vent ouest; temp. 47; belle journée.
16.—Vent sud-ouest; temp. 56.
17.—Pluie ce matin; temp. 55; vent sud.
18.—Vent est; temp. 55.
19.—Vent est; temp. 50.
20.—Temp. 47; vent est.
21.—Gelée la nuit dernière; vent est.
22.—Vent nord-est; temp. 54; gelée la nuit dernière.
23.—Temp. 44; vent nord-est.
24.—Vent est; temp. 44.
25.—Vent est; temp. 44.
26.—Temp. 50; vent est.
27.—Vent est; temp. 50.
28.—Temp. 44; vent ouest.
29.—Temp. 38; vent est.
30.—Vent nord-ouest; pluie la nuit dernière; temp. ce matin, 42.
31.—Temp. 44; vent sud-ouest.

Novembre.

1er.—Temp. 38; vent ouest.
2.—Pluie; temp. 42; vent ouest.
3.—Vent nord-ouest; temp. 38.
4.—Belle matinée de gelée; temp. 28; vent ouest.
5.—Vent nord-ouest; temp. 38.
6.—Vent est; temp. 44.
7.—Temp. 39; vent est.
8.—Temp. 55; vent nord-ouest.
9.—Vent nord-est; pluie; temp. 50.
10.—Vent nord-ouest; temp. 42.
11.—Vent est; temp. 26; belle matinée.
12.—Temp. 27; vent ouest.
13.—Vent sud-ouest; temp. 40.
14.—Vent ouest; temp. 45.
15.—Temp. 32; vent est.
16.—Vent ouest; temp. 38.
17.—Vent sud-ouest; temp. 38.
18.—Neige la nuit dernière; temp. 38; vent ouest.
19.—Pluie ce matin; vent ouest; temp. 45.

20.—Beau et froid; vent ouest; temp. 28.
21.—Temp. 27; vent nord-ouest.
22.—Temp. 37; vent ouest.
23.—Temp. 24; beau et serein.
24.—Temp. 24; le steamer *Brazilian* quitte le port à 7 heures ce matin; dernier départ pour la mer.
25.—Pluie; temp. 40; vent sud-ouest.
26.—Vent nord-ouest; temp. 23.
27.—Temp. 15; vent nord.
28.—Vent nord; temp. 16.
29.—Temp. 30; vent ouest.
30.—Doux; vent ouest; temp. 40; le *Longueuil* s'en va en hivernement.

Décembre.

1er.—Vent nord-ouest; temp. 5.
2.—Vent nord-ouest; temp. 7 a. m., 12 au-dessous de zéro.
3. Vent est; temp. 5 au-dessous; la glace se forme dans le port; 2 p.m., tempête de neige; le *Laprairie* s'en va en hivernement; navigation close.
4. Tempête de neige toute la nuit et ce matin; vent nord-ouest; coup de vent.
5. Vent est; temp. 15 au-dessus; bons chemins pour traîneaux.
6.—Temp. 4 au-dessous de zéro; l'eau monte.
7.—Vent ouest; temp. 15 au-dessous.
8.—Vent nord-ouest; temp. 5 au-dessous.
9.—Temp. 9 au-dessus; vent ouest.
10.—Temp. 30 au-dessus; vent sud-ouest; l'eau au niveau des docks.
11.—Temp. 25 au-dessus; vent ouest.
12.—Vent nord; temp. 12 au-dessus.
13.—Temp. 7 a.m., zéro; vent nord-ouest.
14.—Temp. 12 au-dessus; vent ouest.
15.—Temp. 28 au-dessus; vent ouest.
16.—Temp. 12 au-dessus; beau temps.
17.—Temp. 10 au-dessus; vent nord-ouest.
18.—Temp. 20 au-dessus; vent nord-ouest
19.—Temp. 4 au-dessus; vent nord-ouest; la glace paraît stationnaire et unie; presque pas de refoulement.
20.—Belle matinée; vent sud-ouest; temp. 2 au-dessous; la glace refoule.
21.—Temp. 30 au-dessus; neige et pluie; vent est.
22.—Beau et serein; temp. 16 au-dessus; vent nord-ouest; 33 pieds d'eau.
23.—Temp. 28 au-dessus; refoulement dans l'après-midi; 34 pieds d'eau.
24.—Vent ouest; temp. 6 au-dessus; 33 pieds 3 pouces d'eau.
25.—Temp. 6 au-dessus; vent ouest.
26.—Vent est; temp. 10 au-dessous de zéro; traverse à Longueuil sur la glace.
27.—Neige ce matin; vent est; temp. 12 au-dessous.
28.—Vent nord-ouest; temp. 6 au-dessous.
29.—Temp. zéro; vent nord-ouest; on fait le chemin de Saint-Lambert.
30.—Vent nord-ouest; temp. 12 au-dessous; des traîneaux traversent à Saint-Lambert.
31.—Vent nord-ouest; temp. 14 au-dessous; bonnes traverses à Saint-Lambert et à Longueuil.

Tout le mois a été très froid; pas une seule journée de dégel, et pendant onze jours du mois le thermomètre a donné de zéro à 16 au-dessous de zéro.

Très respectueusement,

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

Certifié,
ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant la nationalité et le tonnage des navires de long cours arrivés dans le port pendant la saison de 1890, et montés par 22,663 marins.

Nationalité.	Nombre de navires.	Tonnage.
Britannique	697	878,481
Norvégien	24	18,187
Allemand	20	25,713
Français	2	3,520
Espagnol	2	2,426
Américain	1	2,005
Total	746	930,332

THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ pendant la dernière décade.

Years.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1881	21 avril	2 jan	29 avril	23 nov.
1882	11 do	9 déc	6 mai	21 do
1883	27 do	16 do	5 do	20 do
1884	22 do	18 do	2 do	20 do
1885	5 mai	7 do	8 do	20 do
1886	24 avril	4 do	30 avril	25 do
1887	1er mai	23 do	3 mai	28 do
1888	29 avril	14 do	4 do	22 do
1889	14 do	29 do	27 avril	23 do
1890	15 do	3 do	30 do	24 do

THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur arrivés dans le port dans la dernière décade, ainsi que le plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.	
1881	6,030	949,380	191	4 nov.
1882	5,947	848,780	190	29 sept.
1883	5,477	764,721	174	5 do
1884	4,808	726,015	161	9 juill.
1885	5,003	724,975	142	1er oct.
1886	5,521	800,819	178	25 août.
1887	5,367	791,452	189	31 mai.
1888	5,500	863,014	163	14 août.
1889	5,847	1,069,709	187	15 do
1890	5,162	966,959	167	20 oct.

THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes pendant la dernière décade.

Années.	Navires à vapeur.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goëlettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Tonnage total.
1881	104	80,040	1	734	44	10,666	2	553	13	2,502	48	4,883	212	99,378
1882	168	136,036	....	.....	25	15,574	....	....	13	2,364	54	5,993	260	159,967
1883	191	164,982	....	.....	11	8,064	1	307	6	1,015	54	5,620	263	179,990
1884	161	124,377	....	.....	8	5,031	....	.....	1	456	40	3,825	210	133,989
1885	142	117,436	....	.....	18	11,997	....	.....	10	2,307	47	4,814	217	133,554
1886	175	150,784	....	.....	4	2,535	3	794	2	466	41	2,902	225	157,481
1887	224	194,023	2	2,389	11	8,676	1	313	2	342	36	3,139	276	208,882
1888	213	195,598	1	1,199	4	3,079	....	.....	3	701	45	3,375	256	203,952
1889	184	173,076	....	.....	1	998	....	.....	3	441	52	4,668	240	179,183
1890	252	235,722	...	.....	....	.....	....	.....	1	170	42	3,714	295	239,606

THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ETAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port dans la dernière décade, ainsi que les dates du plus grand nombre au port à un moment donné chaque année.

Années.	Navires à vapeur.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goëlettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Total du tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.	
1881..	321	446,457	5	4,640	104	60,617	9	2,377	30	6,152	100	11,686	569	531,929	14 août..	59
1882..	379	475,679	4	4,330	93	51,195	10	2,702	37	7,182	125	13,604	648	554,692	21 do	53
1883..	464	605,805	3	3,356	70	38,547	7	2,417	15	3,012	101	11,126	660	664,263	27 juin..	38
1884..	444	585,397	2	2,218	83	49,048	3	1,036	13	2,996	81	8,679	626	649,374	13 août..	44
1885..	441	619,647	2	2,792	76	45,560	1	338	23	6,141	86	9,376	629	683,854	15 juill..	43
1886..	532	736,648	11	13,475	68	47,233	10	3,061	7	1,850	75	7,432	703	809,699	18 août..	44
1887..	600	807,471	7	8,684	68	43,275	2	1,118	7	2,031	82	8,194	767	870,773	21 juill..	37
1888..	532	742,276	7	9,634	32	20,218	....	.....	10	2,631	74	7,714	655	782,473	27 juin..	36
1889..	522	763,783	8	11,923	49	33,983	4	1,239	11	2,356	101	9,882	695	823,165	14 août..	39
1890..	624	889,189	9	13,127	33	19,442	2	590	8	1,333	70	6,671	746	930,332	2 sept..	37

THOMAS HOWARD, *maître de havre.*

PORT DE MONTRÉAL.

NOMBRE et tonnage des navires de long cours consignés aux marchands ci-dessous mentionnés, pendant la saison de 1890.

Numéro.	Noms.	A vapeur.	Tonnage.	A voiles.	Tonnage.	Total, navires.	Total du tonnage.
1	H. et A. Allan	77	180,297	.....	.....	77	180,297
2	R. Reford et Cie.	72	121,469	.....	.....	72	121,469
3	D. Torrance et Cie.	47	107,425	.....	.....	47	107,425
4	Canada Shipping Co.	30	73,657	.....	.....	30	73,657
5	Kingman, Brown et Cie	64	64,052	.....	.....	64	64,052
6	McLean, Kennedy et Cie.	38	38,846	3	3,089	41	61,935
7	Carbry, Routh et Cie.	31	31,001	3	4,389	34	35,390
8	Munderloh et Cie	24	34,107	.....	.....	24	34,107
9	J. G. Sidey	28	31,959	.....	.....	28	31,959
10	J. et R. McLea	28	30,818	1	66	29	30,884
11	Henry Dobell et Cie	36	25,010	.....	.....	36	25,010
12	Cie Houillère Intercoloniale	26	24,148	.....	.....	26	24,148
13	H. Dobell (canal)	28	19,268	.....	.....	28	19,268
14	F. C. Henshaw	16	16,790	.....	.....	16	16,790
15	Carbry et Routh (canal)	11	9,983	1	1,500	12	11,483
16	Anderson et McKenzie	2	2,782	14	8,498	16	11,280
17	J. G. Sidey (canal)	10	9,996	.....	.....	10	9,996
18	Thos. Fraser et Cie.	20	7,860	11	828	31	8,688
19	D. Shaw	5	8,349	.....	.....	5	8,349
20	Kingman et Brown (canal)	9	8,206	.....	.....	9	8,206
21	Burstall et Cie	5	6,845	.....	.....	5	6,845
22	Anderson et McKenzie (canal)	.....	.....	9	3,867	9	3,867
23	Masters	2	2,092	10	1,683	12	3,775
24	W. E. Boyd	.....	.....	3	3,230	3	3,230
25	Gouvernement impérial	2	3,175	.....	.....	2	3,175
	Dix-huit autres	13	11,054	67	13,993	80	25,047
		624	889,189	122	41,143	746	930,332

THOMAS HOWARD, *maître de havre.*

ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage des vapeurs transatlantiques et navires à voiles, ainsi que des navires de l'intérieur arrivés au port de Montréal de 1850 à 1890.

Années.	Vapeurs transatlantiques.	Tonnage des vapeurs transatlantiques.	Navires de long cours.	Tonnage des navires de long cours.	Tonnage total des navires à vapeur et à voiles.	Nombre total des navires à vapeur et à voiles.	Navires de l'intérieur.	Tonnage.	Grand total.
1850.....	.....	.....	222	46,867	46,867	222	.....	.....	46,867
1851.....	.....	.....	275	58,605	58,605	175	.....	.....	58,605
1852.....	.....	.....	185	45,012	45,012	185	.....	.....	45,012
1853.....	4	1,951	248	57.752	59,703	252	.....	.....	59,703
1854.....	6	5,545	252	65,365	70,910	258	4,251	323,578	394,488
1855.....	.....	.....	197	48,154	48,154	197	3,281	312,001	360,155
1856.....	16	14,276	231	57,045	71,321	247	3,311	384.467	455,788
1857.....	9	7,541	218	60,199	67,740	227	3,725	429,532	497,272
1858.....	16	17,887	209	60,922	78,809	225	4,124	342,224	422,033
1859.....	35	43,704	195	50,956	94,660	230	4,198	459,065	553,725
1860.....	32	47,385	222	74,174	121,559	257	4,558	348,652	470,211
1861.....	40	51,298	534	210,495	261,793	574	5,247	530,224	792,017
1862.....	52	62,912	519	202,331	265,243	571	4,875	523,991	789,234
1863.....	54	56,460	450	152,762	209,222	504	4,697	534,740	743,962
1864.....	51	59,071	327	102,830	161,901	378	4,509	420,694	582,595
1865.....	63	78,015	295	74,928	152,943	358	4,771	626,550	779,493
1866.....	70	75,474	446	130,301	205,775	516	5,083	613,679	819,454
1867.....	106	87,199	358	111,854	199,053	464	5,248	743,477	943,530
1868.....	105	101,566	373	97,193	198,759	478	5,822	746,927	945,186
1869.....	117	117,965	440	141,898	259,863	554	5,866	721,324	981,187
1870.....	144	133,912	536	182,934	316,846	680	6,345	819,476	1,136,322
1871.....	142	146,927	522	204,794	351,721	664	6,878	824,787	1,176,508
1872.....	215	217,713	512	181,087	398,800	727	7,150	936,782	1,335,582
1873.....	242	245,237	460	167,241	412,478	702	6,751	933,462	1,345,934
1874.....	266	262,096	465	161,327	423,423	731	6,855	956,837	1,380.260
1875.....	256	255,435	386	130,677	386,112	642	6,178	811,410	1,195,525
1876.....	240	262,829	362	128,351	391,180	602	6,083	786,083	1,177,263
1877.....	247	240,219	266	136,640	376,859	513	6,338	847,978	1,224,837
1878.....	207	272,878	309	124,388	397,266	516	5,502	764,243	1,161,509
1879.....	289	367,463	323	139,506	506,969	612	5,698	817,243	1,324,212
1880.....	354	475,741	356	152,530	628,271	710	6,489	1,044,380	1,672,651
1881.....	321	446,457	248	85,472	541,929	569	6,030	949,380	1,481,309
1882.....	352	466,460	296	88,186	554,646	648	5,947	848,780	1,403,426
1883.....	464	605,805	196	58,458	664,263	660	5,477	764,721	1,428,984
1884.....	444	585,397	182	63,977	949,374	626	4,808	726,015	1,375,389
1885.....	441	619,647	188	64,207	683,854	629	5,003	724,975	1,408,829
1886.....	532	736,648	171	73,051	809,699	703	5,521	809,819	1,619,519
1887.....	600	807,471	167	63,302	870,773	767	5,367	791,452	1,662,225
1888.....	532	742,276	123	40,179	782,473	655	5,500	863,014	1,645,487
1889.....	522	763,783	173	59,382	823,165	695	5,847	1,069,709	1,892,874
1890.....	624	889,189	122	41,143	930,332	746	5,162	966,959	1,897,291

Il n'est pas arrivé de vapeurs transatlantiques dans les années 1850, 1851, 1852 et 1855, ce n'est qu'en 1853 que ces navires ont fait leur apparition; tandis que pour les années 1850 à 1853, inclusivement, le nombre des navires à l'intérieur ne peut être donné, vu que les archives ont été détruites par le feu.

THOMAS HOWARD,
maître de havre.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX EXÉCUTÉS POUR L'AMÉLIORATION ET L'ENTRETIEN DU PORT DE MONTRÉAL, PENDANT L'ANNÉE 1890.

(John Kennedy, M. Inst, I.C., ingénieur en chef.)

Commissaires du havre de Montréal,

Bureau de l'ingénieur en chef,

Montréal, 7 février 1891.

M. Alexander Robertson,

Secrétaire, commissaires du havre de Montréal.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour être présenté au conseil des commissaires du havre de Montréal, le rapport suivant au sujet des travaux exécutés dans le port de Montréal pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Sections 5 *et* 6 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—Au printemps il a été fait un peu de dragage dans le roc afin d'avoir immédiatement de la pierre pour réparer les quais ; ces travaux avaient aussi pour objet de contribuer à l'agrandissement du bassin. Déboursés, $395.56.

Sections 39 *et* 40 (*Hochelaga*).—Toute la largeur du quai depuis la rue Dezery jusqu'à 300 pieds en amont a été couverte de nouvelle pierre à macadam.

Sections 41 *et* 42 (*Hochelaga*).—A la filature de coton d'Hochelaga, on a repris les travaux du nouveau quai le 22 juillet, c'est-à-dire dès que l'eau eut suffisamment baissé, et le coffrage a été prolongé de 209 pieds linéaires en descendant—ce qui fait, avec les travaux de l'année dernière, une largeur de 1,005 pieds. La superstructure a été prolongée de 219 pieds, en sorte que 670 pieds du nouveau quai sont maintenant finis. Les 335 pieds de coffrage qu'il reste à faire ont été construits jusqu'à 3 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau, en sorte que ces travaux pourront être continués de bonne heure l'été prochain. Le coffrage et l'espace en arrière ont été remplis avec 70,378 verges cubes de matières provenant de dragage, pour former le quai.

Le fondement du coffrage a été posé l'année dernière, et pour le prolonger davantage on l'a dragué, ainsi qu'une partie de la grande batture en avant du nouveau quai. Quantité draguée, 24,345 verges cubes.

Section 44.—Le caniveau en planches, 5 pieds et 6 pouces de haut sur 6 pieds de large en dedans, au Ruisseau Mijeon, a été continué de 45 pieds vers le rivage, où il sera relié à l'égout construit par la municipalité l'été dernier.

Sections 45 *et* 46 (*Maisonneuve*).—A Maisonneuve six caissons formant en totalité une longueur de 722 pieds ont été ajoutés à la nouvelle jetée ; avec ceux qui ont été mis en place l'année dernière, nous avons maintenant 1,265 pieds de coffrage neuf. Sur ce coffrage la superstructure a été élevée à sa pleine hauteur sur une longueur de 680 pieds, c'est-à-dire 100 pieds le long du quai en amont de la jetée et 580 pieds le long du côté supérieur de la jetée même. Les 585 pieds de coffrage qu'il restait à faire ont été construits jusqu'à environ 3 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse, afin que les travaux puissent être repris de bonne heure l'été prochain. Le coffrage terminé et un espace d'une cinquantaine de pieds de largeur en arrière ont été remplis de matières draguées jusqu'à la hauteur du quai, et recouvert de pierre à macadam. Les parties inachevées du coffrage ont été remplies et remblayées avec des matières de dragage jusqu'à la hauteur de la charpente. Quantité totale de remplage, 50,439 verges cubes.

Le bassin en amont de la jetée a été dragué sur une largeur de 200 pieds à une profondeur de 27½ pieds pour la plus grande partie et à 25 pieds pour le reste, à eau basse. Il a été fait également beaucoup de dragage en aval de la jetée, afin de former un bassin pour les navires. Quantité draguée, 162,213 verges cubes.

Un mouillage, à la nouvelle jetée, était prêt le 9 septembre ; il fut occupé pour la première fois, le même jour, par une barge à charbon.

Les déboursés occasionnés par les nouveaux travaux aux sections 41 et 42, Hochelaga, et 44 à 46, Maisonneuve, ont été comme suit:

Pour coffrage	$ 50,110.99
Pour remblayage et macadamisage	17,671.30
Pour dragage, etc	50,541.52
Total	$118,303.81

De nouveaux passages en blocs de pierre ont été posés à travers les quais, en différents endroits, comme suit:—

Un sur la section 8, en ligne du pont de Black; un sur la section 13, au pied de la rampe qui conduit à la rue du Port; un à la rampe de la rue Brock; un à la rampe de la rue des Voltigeurs; un à la rampe de l'Avenue Delorimier, et un à la rue Dezery.

CHENAL DES NAVIRES DANS LE PORT.

On a continué d'enlever, à l'aide d'un arrache-pierres prêté par le département des travaux publics, les bancs de grosses roches qui obstruaient le chenal dans le courant Sainte-Marie. Les travaux commencèrent le 19 juin et furent continués jusqu'au 20 septembre, alors qu'on dut les suspendre parce que le département redemandait son arrache-pierres. Dans cet espace de temps, cependant, on a fait disparaître les bancs les plus importants. Dépenses, $2,737.34.

RÉPARATIONS.

Lors de la débâcle des glaces, le printemps dernier, l'eau s'est élevé à 35 pieds 1 pouce sur le seuil de l'écuse d'aval du canal Lachine, soit 3 pouces de plus que la moyenne ordinaire depuis plusieurs années. La glace est partie sans avarier les quais d'une manière appréciable et sans y laisser beaucoup d'amoncellement.

Les frais d'entretien et de réparations se sont élevés à $56,380 cette année. Voici comment ils se sont chiffrés depuis 1875:

1875	$16,499
1876	35,711
1877	26,077
1878	18,974
1879	18,819
1880	17,330
1881	16,159
1882	27,962
1883	35,768
1884	44,869
1885	42,158
1886	64,989
1887	64,984
1888	49,520
1889	51,892
1890	56,380

Ci-suit une énumération des principales réparations exécutées en 1890:

Section 6 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—A l'extrémité d'amont du coffrage du quai de la Pointe du Moulin-à-Vent on a mis un brise-glace consistant en nouvelles cornières, tirants et bordage de 4 pouces.

Section 11 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—Sur une distance de 200 pieds à travers l'extrémité d'aval du quai l'ancien bordage et les anciennes traverses ont été enlevés, et le quai a été réparé avec de nouvelles traverses de pruche, bordage de dessus et bordage de face. Le bordage de dessus a été réduit à 12 pieds de large.

Sections 13 *et* 14 (*Mouillages des steamers Allan*).—Près de 700 pieds de la voie du chemin de fer du milieu ont été enlevés et placés un peu plus loin de la voie nord-est, afin de laisser passer les wagons à fret entre les lignes de voitures sur ces voies. La chaussée d'une partie du quai, depuis le mur de revêtement jusqu'à une certaine distance au delà des deux voies, a été refaite: on a enlevé les matières qui la recouvraient et on leur a substitué un fond de roche schisteuse de 1 pied recouvert de 10 pouces de pierre à macadam.

Le coffrage, à travers le bassin sur le coté d'aval de la section 14, a été réparé au moyen de quatre à cinq rangs de madriers de pin, d'entretoises et de traverses en pin et d'un bordage neuf.

La chaussée, vis-à-vis ce bassin et à travers les abords du quai de l'île, a été complètement réparée en remplaçant les matières usées par un pied de roche schisteuse recouverte d'un pied de pierre à macadam.

La latrine qui se trouvait vis-à-vis le carré de la Douane, étant très vieille, on l'a remplacée par une neuve sur nouvelle fondation en béton.

Section 15.—Sur le côté du bassin près du rivage, ce qui restait des solives et du bordage sur le pilotis a été enlevé, à la clôture de la navigation, pour être remplacé. Les deux tiers des travaux de réfaction étaient faits lorsqu'une crue soudaine des eaux en remit l'achèvement au printemps prochain.

Section 20.—L'angle d'aval de la jetée Victoria qui avait été fort avarié par le navire *Oxenholme*, fut réparé et sa forme changée.

Sections 18 *et* 19.—A partir de la jetée Richelieu jusqu'à la jetée Victoria, toute la largeur du quai a reçu une nouvelle fondation de roche schisteuse recouverte de 9 pouces de pierre à macadam.

Le coffrage à travers le bassin Bonsecours a été réparé avec trois rangs de madriers, entretoises et traverses neuves et nouveau bordage longitudinal.

Sections 23 *à* 27.—A partir du pied de la rampe de la rue Brock jusqu'au milieu de la section 27 on a mis de la pierre à macadam depuis le quai jusqu'à la voie du chemin de fer; on a mis aussi une nouvelle fondation de roche schisteuse sous le macadam en arrière du petit bassin, section 26.

Le coffrage à travers le petit bassin, section 26, a été réparé avec quatre rangs de madriers, entretoises neuves, et bordage longitudinal.

Sections 27 *à* 37.—Des réparations considérables ont été faites à la chaussée au commencement de l'été.

Un éboulement de terre s'est produit dans l'égout de l'avenue Delorimier, à la jonction de la maçonnerie et du bois, au-dessous de la voie du chemin de fer sur le quai. Avec le consentement de l'inspecteur de la ville, des réparations ont été faites aux frais de la municipalité.

Deux cales ont été pratiquées, aux frais de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, dans le quai de la section 32, pour adapter les planches de débarquement du bateau de passage de Boucherville, et on y a mis des poteaux d'amarrage et de défense.

Quatorze nouveaux poteaux d'amarrage en fer fraisé ont été posés, avec les supports en bois nécessaires, dans les sections 34 à 37 inclusivement; ils remplacent les anciens poteaux de chêne.

Du macadam a été répandu sur les quais comme suit:—

Section.	Nombre de toises.	Section.	Nombre de toises.
8	14	21	36
11	17	22	60
13 et 14	119	23 et 24	302
15	40	25	168
16	45	26	132
17	39	28	11
18	29	29	2
19	87	32 et 33	7
20	54	39 et 40	16

Quantité totale de macadam répandu pour entretenir les chaussées: 1,178 toises

Plusieurs des trottoirs du passage ont été réparés et exhaussés.

DRAGAGE DU PORT ET OUTILLAGE.

L'outillage de dragage du port se composait de trois dragueurs à cuillers, trois grues et deux remorqueurs, avec barge à charbon, chalans et un atelier flottant, ainsi que détaillé dans le tableau ci-joint. De plus, un arrache-pierres et trois chalans à bascule ont été empruntés pour une partie de l'été, à la flotte du gouvernement employée au chenal des navires.

Deux dragueurs ont hiverné dans la forme de radoub de Cantin, Montréal; l'autre dragueur, deux grues, un remorqueur, l'atelier flottant et deux chalans dans le canal Lachine, près de la forme de radoub; et une grue, un remorqueur, une barge à charbon et le reste des chalans aux îles de Boucherville.

Toutes les réparations ont été faites par les ouvriers des commissaires, celles des machines dans les usines de M. Cantin qui ont été louées à cette fin.

Le dragueur à cuiller n° 4 a été converti en un dragueur du modèle Osgood; on y a ajouté des machines tournantes; on a substitué des cordes en fil métallique aux chaînes pour faire fonctionner les spatules, et de grosses chaînes ont été mises aux spatules de devant pour les maintenir, au lieu des boulons ordinaires, et toutes les machines ont été examinées très strictement. Les côtés et la poupe de la coque ont été entièrement reconstruits et beaucomp renforcés; la proue a été presque toute enlevée et renforcée; le pont a été renouvelé en grande partie; on a également renouvelé les guides des spatules, de l'avant à l'arrière. Ces changements ont été faits pour que le dragueur puisse travailler à une profondeur de 33 pieds, et ont ajouté beaucoup à la puissance de la machine. Total des frais, $9,196.

Les autres dragueurs et bateaux ont reçu les réparations ordinaires.

Au mois de mai dernier, des contrats pour les machines principales et la chaudière d'un nouveau dragueur à cuillers ont été adjugés à la compagnie *Bucyrus Steam Shovel and Dredge*, de Bucyrus, Ohio, et à M. George Brush, de Montréal. La construction du bateau a été faite par les ouvriers des commissaires, de Montréal. Commencé à la fin de juin, le bateau a été mis à l'eau le 18 novembre, et on est à y installer les machines, aux écluses Saint-Gabriel.

Au mois d'octobre, la coque du dragueur-élévateur n° 3 appartenant au gouvernement fut achetée aux enchères à Sorel; on est actuellement à la convertir en un atelier flottant pour remplacer l'ancien qui est devenu hors de service.

Vers la fin de l'été, on a construit un auget d'une capacité de 3½ verges, avec porte du modèle Canan, pour servir principalement sur le dragueur n° 4.

Le remorqueur *Saint-Louis*, la grue n° 1 et les chalans qui avaient hiverné à Boucherville furent amenés dans le port en différents temps, entre le 16 et le 18 avril. Les dragueurs et autres grues et bateaux qui avaient passé l'hiver dans le canal arrivèrent tous le 24 avril, à l'exception du dragueur n° 4 qui arriva le 12 mai. Le dragueur n° 6 fut mis à l'œuvre le 28 avril, le n° 7 le 5 mai; le n° 4, qui avait été retardé par les modifications qu'il avait subies, commença ses opérations le 24 mai. L'arrache-pierres, que nous avons emprunté au gouvernement, fut amené de Sorel le 14 juin, et se mit à l'œuvre le 19 juin.

L'arrache-pierres cessa ses opérations et fut renvoyé à Sorel le 30 septembre. Les dragueurs et grues cessèrent le 26 novembre, et furent envoyés en hivernement dans le canal Lachine, le 28. Le remorqueur n° 6, la grue n° 2 et les deux remorqueurs, qui avaient besoin de réparations, furent mis sur la forme de radoub de Cantin. Les dragueurs 4 et 7, le nouveau dragueur n° 1, les grues n°s 1 et 3, les ateliers flottants et deux chalans ont été mis en rade le long de l'île en amont du pont Saint-Gabriel. La barge à charbon et le reste des chalans furent placés dans le bassin Wellington.

Le nombre de jours pendant lesquels les dragueurs à cuillers ont fonctionné, en comptant chaque jour excepté les dimanches, depuis le commencement du printemps jusqu'à la cessation des opérations, à l'automne, a été 157 jours pour le n° 4, 182 jours pour le n° 6 et 176 jours pour le n° 7; en totalité, 510 jours.

La durée nominale du travail est de 10 heures par jour, ce qui donne un total de 5,150 heures de service; mais la durée réelle du dragage, déduction faite du temps perdu pour réparations, changement de place, retards occasionnés par des navires,

les courtes journées de l'automne et toutes autres causes, se trouve réduite à 4,374 heures, soit une moyenne de 84·93 du temps de service.

Les frais d'opération de la flotte des commissaires, laquelle se compose de trois dragueurs à cuillers, trois grues de déchargement, deux remorqueurs à hélice et des chalans, ont été de $50,928.66. Cette somme couvre, comme d'habitude, les frais d'exploitation de l'outillage et des machines, réparations, équipement, combustible, gages, appointements, assurance et tous autres déboursés, sauf l'intérêt sur le capital et la dépréciation de l'outillage. Elle couvre aussi les dépenses faites pour changer et reconstruire le dragueur n° 4.

Les frais d'exploitation de l'arrache-pierres que nous avions emprunté ont été de $2,744.85, soit une dépense totale de $53,674.42.

Ci-suit un relevé comparatif des frais et quantités de dragage en 1890 et les années précédentes.

Années.	Verges cubes draguées.	Prix total.	Prix par verge cube.	Observations.
		$	$ cts.	
1875	151,719	68,979	45	
1876	156,082	55,462	0 35 $\frac{50}{100}$	
1877	173,499	45,103	0 26	
1878	211,731	48,748	0 23	
1879	189,609	41,006	0 21 $\frac{63}{100}$	
1880	186,430	46,914	0 25 $\frac{16}{100}$	
1881	170,764	54,128	0 31 $\frac{69}{100}$	
1882	187,339	53,598	28 $\frac{60}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
	9,429	13,254	1 40 $\frac{60}{100}$	Dragueurs élévateurs.
	196,768	66,852	0 33 $\frac{96}{100}$	Total et moyenne.
1883	36,358	17,956	49 $\frac{38}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
	6,990	19,385	2 77 $\frac{10}{100}$	Dragueurs élévateurs—levage de roches et déblaiement.
	43,348	37,341	0 86 $\frac{14}{100}$	Total et moyenne.
1884	125,648	49,468	0 39 $\frac{37}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
1885	69,494	28,563	0 41 $\frac{10}{100}$	do do
1886	57,728	25,772	0 44	do do
1887	36,993	23,259	0 62	do do
1888	73,150	36,690	0 50 $\frac{16}{100}$	do do
	2,077	1,333	0 64 $\frac{18}{100}$	Dragueurs élévateurs.
	75,227	38,023	0 50 $\frac{54}{100}$	Total et moyenne.
1889	205,283	54,574	0 26 $\frac{58}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
	9,420	2,996	0 31 $\frac{80}{100}$	Dragueur élévateur.
	214,703	57,570	0 26 $\frac{81}{100}$	Total et moyenne.
1890	187,670	53,674	0 28 $\frac{60}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.

Les frais et la nature du dragage fait dans les différentes parties du port, l'année dernière, ont été comme suit. Toutes les quantités sont des mesures de chalan, et les frais comprennent le remorquage et le déchargement des matières draguées :—

Section 6 (*Pointe du Moulin à Vent*).—Un peu de dragage a été fait dans le bassin dont l'approfondissement sera utile, dans le but immédiat d'obtenir de la pierre pour le fond des chaussées et pour d'autres réparations à faire aux quais. Profondeur d'eau, 25 pieds ; quantité draguée, 720 verges cubes ; matière, roche schisteuse ; prix 55c. la verge.

Sec. 42 *et* 43 (*Hochelaga*).—On a fait du dragage pour la fondation de caissons et pour enlever des bancs qui s'étaient formés en avant du nouveau quai, ainsi qu'il a été dit sous le titre " nouveaux travaux." Profondeur d'eau, 30 à 33 pieds ; quantité draguée, 24,345 verges cubes ; matières, sable et boue durcie avec pierres ; prix 36½c. la verge.

Sec. 45 *et* 46 (*Maisonneuve*).—Ici le dragage a pour but de former la nouvelle jetée et le nouveau bassin dont il a été question sous le titre " nouveaux travaux," et il comprend les quatre cinquièmes de tout le dragage fait l'année dernière. Profondeur d'eau, 29 à 35 pieds ; quantitée draguée, 162,213 verges cubes ; matières, sable, boue épaisse et pierres ; prix 25⅔c. la verge.

Chenal des navires dans le port.—Les travaux ont consisté à enlever, au moyen de l'arrache-pierres, des cailloux dans les endroits peu profonds du courant Sainte-Marie. Plusieurs causes ont contribué à rendre le travail lent et coûteux en proportion de l'espace restreint où il se faisait, surtout si on applique aux cailloux qui ont été levés le mesurage par verges cubes. La principale partie des opérations s'est faite à l'endroit où le courant est le plus rapide, où il a une vitesse d'environ 7 milles à l'heure. L'équipement de l'arrache-pierres était d'une force hors de proportion avec celle du courant, et s'est souvent brisé ; les roches étaient peu nombreuses, de petites dimensions, et disséminées sur un espace considérable. Quantité de cailloux levés, 392 verges cubes ; prix, $6.98 la verge.

Ci-annexés des tableaux donnant plus amples détails sur l'outillage de dragage et les travaux exécutés.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

OUTILLAGE de dragage des commissaires du havre employé dans le port de Montréal en 1890.

Description des bateaux.	Coque.				Machines.					Capacité d'auget.	Profondeur que la drague peut atteindre.	Observations.
	Longueur totale.	Largeur de bau.	Hauteur de cale.	Quand construite.	Espèce de machine.	Nc des cylindres.	Diamètre des cylindres.	Longueur de coup.	Pression de vap'r.			
Dragages.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.				pcs.	pcs.	Lbs.	pds. cb	pds.	
Dragueur à cuiller et drôme n° 4	77·3	27·0	6·6	1872	Horizontale, sans condensation.	1	14	16	60	70	33	Changée en 1890.
do do n° 6	77·0	27·0	7·6	1874		1	14	16	90	40	35	do 1881.
Chèvre do n° 7	77·3	27·0	7·0	1874		1	14	16	60	70	32	Coque en bois.
Grues.												
Grue n° 1	56·8	23·9	5·9	.....	Horizontale, sans condensation.	1	8	12	75	.....	.....	do
do n° 2	57·0	23·6	5·9	1872		2	7	12	75	.....	.....	do
do n° 3	61·9	24·0	5·9	1875		1	10	12	75	.....	.....	do
Remorqueurs.												
" Saint-Louis "	67·0	15·0	8·7	1875	Verticale, sans condensation.	1	16	20	85	.....	.....	do
" Saint-Pierre "	71·0	16·6	8·6	1875		1	20	22	90	.....	.....	do
Barges.												
Stahound (atelier flottant)	103·4	21·5	7·6	1869	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
A. G. Nish (barge à charbon)	100·8	22·6	6·4	1874	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
Chalans.												
Chalan de sondage	70·6	18·0	5·0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Tout en bois
Chalan (vieux)	70·6	18·0	5·0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 5	70·5	18·3	5·4	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 6	70·5	18·0	5·0	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 7	70·4	18·0	5·4	1873	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 10	70·4	18·1	5·4	1874	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 11	70·0	18·3	5·1	1874	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 14	69·5	18·4	5·0	1875	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 15	70·4	18·2	5·0	1875	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 16	70·4	18·3	5·6	1875	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 17	75·0	20·2	6·0	1876	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 18	75·4	20·4	6·3	1876	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 19	75·6	20·3	6·5	1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
do n° 20	75·6	20·3	6·3	1878	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do

A part ce que dessus, il a été emprunté au ministère des travaux publics pour opérer dans le port, en 1890, l'arrache-pierre n° 1 et trois grands chalans à bascule.

DRAGAGE DU PORT—Nombre de jours pendant lesquels chaque dragueur a opéré, et quantité draguée à chaque endroit en 1890.

Endroits où les dragueurs ont opéré.	Bateaux.	TEMPS DE SERVICE.		QUANTITÉS DRAGUÉES.			Nature des matières draguées.
		Jours.	Total, jours.	Dragueurs à cuillers.	Arrache pierres.	Total de verges cubes.	
Section 6, Pointe du Moulin-à-Vent	Dragueur n° 6	4	.....	720	.....	.....	Roche schisteuse.
			4	.....	.....	720	
do 41 et 42, Hochelaga	do n° 7	90	.....	24,345	.....	.....	Sable et boue dure, avec pierres.
			90	.....	.....	24,345	
do 45 et 46, Maisonneuve	do n° 4	157	.....	63,067	.....	.....	Sable, boue résistante et pierres.
	do n° 6	178	.....	68,130	.....	.....	do do
	do n° 7	86	.....	31,005	.....	.....	do do
	Arrache-pierres n° 2	$\frac{1}{4}$	.....	.....	11	.....	Cailloux.
			$421\frac{1}{4}$	.....	.....	162,213	
Courant Sainte-Marie	do	$80\frac{3}{4}$	.....	.....	392	.....	do
			$80\frac{3}{4}$	.....	.....	392	
Totaux		.....	596	187,267	403	187,670	

DRAGAGE DU PORT—Resumé de l'ouvrage fait par chaque dragueur dans le port de Montréal en 1890.

Bateaux.	Endroits où les dragueurs ont opéré.	TEMPS DE SERVICE.		QUANTITÉS DRAGUÉES. VERGES CUBES.			Nature des matières draguées.
		Jours.	Nombre de jours.	Dragueurs à cuillers.	Arrache-pierres.	Total.	
Dragueur à cuillers n° 4	Sections 45 et 46, Maisonneuve	157	.....	63,067	.....	.....	Sable, boue résistante et pierres.
			157	.....	.....	63,067	
do n° 6	do 6, Pointe du Moulin-à-Vent	4	.....	720	.....	.....	Roche schisteuse.
	do 45 et 46, Maisonneuve	178	.....	63,130	.....	.....	Sable, boue résistante et pierres.
			182	.....	.....	68,850	
do n° 7	do 41 et 42, Hochelaga	90	.....	24,345	.....	.....	Sable et boue dure avec des pierres.
	do 45 et 46, Maisonneuve	86	.....	31,005	.....	.....	Sable, boue résistante et pierres.
			176	.....	.....	55,350	
Arrache-pierres, n° 2	Courant Sainte-Marie	80¾	.....	.....	392	.....	Cailloux.
	Sections 45 et 46, Maisonneuve	¼	.....	.....	11	.....	do
			81	.....	.....	403	
Totaux	.....	.....	596	187,267	403	187,670	

ANNEXE No 23.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, ANNÉE 1890.

(*Exigé par l'article* 14 *de l'Acte* 38 *Vict., ch.* 55.)

QUÉBEC, 2 janvier 1891.

L'honorable CHAS. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'article 14 de l'Acte 38 Victoria, chapitre 55, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations des commissaires du havre de Québec en 1890.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le rapport ci-joint de l'ingénieur en chef, M. Henry F. Perley, contient tous les renseignements relatifs aux travaux du havre exécutés l'année dernière sous sa direction, aux réparations qui leur ont été faites ainsi qu'aux autres propriétés des commissaires.

BASSIN DE RADOUB.

Les commissaires ont continué l'administration du bassin de radoub jusqu'au 17 octobre. Ce jour-là le ministère des travaux publics en a pris le contrôle direct.

Pendant le temps de l'année 1890 où il a été administré par les commissaires, quatre navires se sont servi du bassin de radoub :

Le premier a été le steamer *Quebec*.....	3,056	tonneaux bruts.
Le second, le steamer *Sicilian*	1,333	"
Le troisième, le steamer *Norse King*	2,985	"
Le quatrième, le steamer *Thornholme*....	1,815	"

Le steamer *Quebec* est sorti du bassin à 6 a.m. le 6 mai, après y avoir passé tout l'hiver.

Le steamer *Sicilian* est entré au bassin le 10 mai, et en est sorti le 14 mai.

Le steamer *Norse King*, mis au bassin le 17 mai, en est sorti le 4 juillet.

Le steamer *Thornholme* a été mis au bassin le 1er août, et en est sorti le 11 septembre.

Pendant qu'elle a été sous le contrôle des commissaires, cette importante propriété de l'Etat a été entretenue dans la meilleure des conditions et a donné entière satisfaction aux commandants des navires qui s'en sont servi.

Pour mettre le bassin à l'abri du danger d'être inondé par une marée d'équinoxe ou par un refoulement des glaces on a ajouté deux pieds à la hauteur du bateau-porte, et, sur la recommandation des commissaires, la propriété a été entourée d'une clôture solide ; c'est le ministère des travaux publics qui a exécuté ce dernier ouvrage.

BASSINS LOUISE ET QUAIS.

Pendant la dernière saison, 81 steamers d'un tonnage de 157,028 tonneaux, et 59 voiliers d'un tonnage de 65,865 tonneaux, ont fréquenté ces bassins, et le roulage du trafic a nécessité l'emploi de 1,714 wagons. Quatre des steamers étaient en partie

chargés de bestiaux—on en a compté plus de 2,000 têtes—et la satisfaction exprimée par tous les intéressés au sujet des facilités supérieures, de la rapidité du chargement sans qu'il soit arrivé des accidents aux animaux, fait espérer aux commissaires que la prochaine saison verra ce commerce prendre un développement considérable et un plus grand nombre de navires se servir des bassins Louise.

Les commissaires ont adopté des règlements pour la gouverne des navires qui se servent de ces bassins et pour le contrôle du roulage du trafic ; ces règlements ont été publiés et mis entre les mains de tous les intéressés, et il est question de leur donner, du moins aux plus importants, la forme d'une loi.

Afin de faire mieux connaître au public les avantages des nouveaux travaux, une brochure qui en donne la description, accompagnée de plans des bassins, quais, constructions, etc., a été préparée par l'ingénieur des commissaires, M. Boswell, et 1,000 exemplaires en ont été imprimés et distribués dans tous les quartiers maritimes.

AFFERMAGE.

Les différentes propriétés qui étaient ordinairement données à bail sont restées en la possession de leurs locataires, sauf la cour à houille située sur la jetée et dont le bail est passé de MM. P. Gingras et Cie à MM. Madden et Ellis. Sur le mur transversal, une pièce de terrain, avec facilités de mouillage et privilège d'y établir un magasin, a été accordée à MM. A. Fraser et Cie, et le bail, si les commissaires le désirent, pourra prendre fin le 1er mai 1891. Les compagnies des chemins de fer Québec et Lac Saint-Jean, et Québec, Montmorency et Charlevoix ont reçu un emplacement sur la jetée Louise pour y établir une gare temporaire, et le bail peut prendre fin à un mois d'avis. M. E. Tweddell, forgeron de navires, a reçu un emplacement pour établir une forge sur le quai de la Pointe-à-Carcy. Les compagnies de chemins de fer que je viens de nommer ayant exprimé le désir que le bail passé en 1888 fût modifié de façon à leur permettre de traverser la jetée, les commissaires leur ont soumis une proposition qui, à leur sens, serait mutuellement avantageuse. Elles s'en occupent en ce moment, et il est très probable qu'elles vont l'accepter.

RÉPARATIONS AUX PROPRIÉTÉS.

A l'exception du quai de la Pointe-à-Carcy qui, je l'ai déjà dit, a grandement besoin de réparations (réparations que les commissaires ont l'intention de commencer le printemps prochain), les autres propriétés sous le contrôle des commissaires ont été fréquemment inspectées et bien entretenues. On en trouvera les détails dans le rapport de l'ingénieur en chef.

LEST.

Nous avons obtenu, pendant la saison, 3,655 tonnes de matières à remblai provenant du lest de navires et qui ont coûté $551,—soit en moyenne 15 centins la tonne.

La plus grande partie de ce lest se composait d'excellent granit, et a été utilisé sur les différentes propriétés de la commission, comme suit :—remblai de la chaussée, 1,000 tonnes ; quai des Indes Orientales, 1,065 tonnes ; Pointe-à-Carcy, 850 tonnes ; quai du brise-lames, 530 tonnes ; et 210 tonnes de scories de cuivre ont été répandues sur le quai du Grand-Tronc.

LE SECRÉTAIRE-TRÉSORIER.

Le 6 février, M. A. H. Verret, qui occupait depuis 1877 la charge de secrétaire-trésorier de la commission, donna sa démission pour accepter les fonctions d'auditeur de la province. Le 10 du même mois, sa démission était acceptée, et M. James Woods, premier commis, était nommé secrétaire-trésorier intérimaire ; depuis il en a rempli les fonctions avec celles qu'il avait auparavant.

PONT DE GLACE, CAP ROUGE.

Comme il paraissait très probable que le pont de glace formé au Cap Rouge empêcherait la navigation de s'ouvrir de bonne heure, des séries d'opérations et

d'explosions furent faites, les 1er, 19 et 21 avril, à la demande des commissaires et sous la direction du lieutenant-colonel C. E. Montizambert; elles eurent pour résultat de faire disparaître promptement cet obstacle.

COUPE DE GLACE.

Trente-quatre mille (34,000) blocs de glace, tous pour la consommation locale, ont été coupés durant l'hiver de 1889-90, soit un surplus de 5,226 blocs sur la récolte de l'année précédente.

Au présent rapport sont joints les relevés ordinaires contenant les renseignements fournis chaque année à votre ministère au sujet du port, ainsi qu'un état des comptes de la commission pour l'année, et une partie de la brochure accompagnée de plans dont j'ai parlé au paragraphe "Bassins Louise et quais."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votrès très obéissant serviteur,

JOS. WOODS,

Secrétaire-trésorier intérimaire.

OTTAWA, 30 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet des travaux placés sous ma direction:—

JETÉE LOUISE.

Ayant constaté que le déchargement de la houille dans la partie de la jetée où la marée se fait sentir nuisait considérablement à l'utilité de la voie ferrée qui s'y trouve, on a fait construire une nouvelle plateforme à houille à l'extrémité occidentale de la jetée. Ce changement a entraîné celui d'une partie de la voie ferrée connue sous le nom de "Courbe" qui a été reculée plus au nord pour se raccorder à la ligne mère ou centrale; en même temps un nouveau raccordement a été fait avec la voie du chemin de fer du Nord.

Comme la jetée était traversée par le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, la voie conduisant au hangar à pétrole de Vallerand a été enlevée, et une nouvelle voie d'évitement, qui donne un accès plus commode au hangar, a été établie à partir de la ligne-mère. Une nouvelle voie a aussi été établie pour raccorder les rails posés au-dessus du mur transversal.

Avec la permission des commissaires, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a construit une plateforme à bagage vis-à-vis le bâtiment des immigrants.

Quatre lumières électriques ont été installées sur la jetée et deux sur le brise-lames, en remplacement des anciennes lumières fournies par le pétrole.

En vertu d'une convention provisoire passée avec les commissaires, la compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix a établi une gare temporaire à l'extrémité occidentale de la jetée.

MUR TRANSVERSAL.

Les portes à l'entrée du bassin à flot ont été fermées pour la première fois le 14 mai dernier, et l'expérience d'une saison entière a démontré que les ouvrages qui ont été exécutés sont capables de retenir l'eau enfermée; nulle part il n'y a eu apparence de fuites.

Une petite rallonge a été faite au bâtiment de la soupape, dans lequel on a placé les machines, chaudière, etc., qui font mouvoir le pont-tournant.

Un hangar a fret a été construit sur le côté du mur transversal qui donne sur le port de marée, et on a posé une ligne de rails se raccordant avec les voies sur la jetée. Sur le côté du bassin à flot une plateforme à houille a été installée.

Les chaussées sur la jetée et le mur transversal ont été partiellement réparées avec de la pierre (granit) apportée par des navires comme lest.

Une partie du mur transversal, au sud de l'entrée du bassin à flot, a été donnée à bail à MM. Fraser et Cie; ils y ont établi un hangar à fret.

Les portes d'entrée du bassin à flot ont été fermées pour l'hiver le 12 novembre, et le pont-tournant a été ouvert pour la dernière fois le 1er décembre. A cette dernière date, les deux bassins étaient gelés.

MUR SUD.

On a terminé, au commencement du printemps, les travaux d'améliorations qui avaient été commencés l'année dernière à l'extrémité ouest de la rue Saint-André; on a macadamisé une partie de la chaussée et posé des trottoirs neufs.

EN GÉNÉRAL.

Les bureaux autrefois occupés par la Compagnie des bateaux à vapeur de Québec ayant été détruits et le magasin n° 13 ayant été considérablement endommagé par l'incendie, les réparations nécessaires ont été faites, et le 24 mai elles étaient terminées.

Dans le cours de la saison, des réparations ont été faites au quai des Indes Orientales; et les avaries faites au quai d'Atkinson par le *Nipigon* ont été réparées aux frais des propriétaires de ce navire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLY,

Imgénieur en chef, C.H.Q.

JETÉE ET BASSIN LOUISE, QUÉBEC, CANADA.

Ces bassins sont aujourd'hui terminés, et accessibles aux navires depuis le mois de mai 1890. Ils sont situés à la pointe formée par la jonction du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles, et bornés au nord par cette dernière et à l'est par le Saint-Laurent, la principale partie commerciale de la ville formant les autres côtés. Ils consistent essentiellement en un port extérieur ou port à marée, ayant une superficie d'eau d'environ 20 acres et une profondeur générale de 26 à 27 pieds à eau basse des grandes marées, et une façade de quais de 2,860 pieds. Immédiatement le long de la façade du quai de la jetée, la profondeur de l'eau est de 24 pieds; mais en se tenant à 10 pieds du quai, un navire peut obtenir une profondeur de 26 pieds.

Les grandes marées montent à 18 pieds et les marées de quartier à 12, la hausse moyenne étant de 15 pieds; mais comme la marée descend rarement jusqu'à 1½ pied de la ligne de l'eau basse, la profondeur d'eau dans le bassin à marée est virtuellement plus grande que ne le comportent les profondeurs données plus haut.

BASSIN INTÉRIEUR OU BASSIN À FLOT.

Ce bassin a une superficie d'eau d'environ 40 acres, une profondeur générale d'eau de 27 pieds et une façade de quais de 3,700 pieds.

Les profondeurs d'eau le long des quais dans le port à marée et les bassins à flot sont particulièrement indiquées sur le lithogramme ci-joint des bassins.

Les navires qui désirent entrer dans le bassin intérieur ou à flot peuvent le faire deux fois dans les vingt-quatre heures, car les portes sont ouvertes pendant une couple d'heures à chaque temps d'eau haute pour laisser sortir et entrer les navires.

JETÉE ET MUR TRANSVERSAL.

La jetée a environ 4,000 pieds de long et 330 pieds de large; le mur transversal, 800 pieds de long et 150 pieds de large.

Sur la jetée, il y a quatre lignes de voies permanentes de chemin de fer qui se raccordent au réseau des compagnies du Pacifique, du Lac Saint-Jean, et du Québec, Montmorency et Charlevoix, et offrent d'amples facilités pour le roulage de toutes espèces de fret.

Des entrepôts et hangars à fret ont été établis sur la jetée et sur le mur transversal pour y mettre les marchandises sujettes à détérioration.

Les voies ferrées ont été disposées de telle sorte que les navires peuvent faire leur chargement ou leur déchargement directement.

Le bassin à flot où l'eau reste à un niveau constant offre, pour cette raison, des facilités spéciales au chargement et déchargement expéditifs et à bon marché à bord des wagons de chemin de fer, car les navires ne payent pas à part pour y entrer. Le quai du nord, qui fait face à la rivière Saint-Charles, est affecté à l'usage des petits bateaux et au déchargement du bois et autres marchandises qui arrivent par chemin de fer.

Des portions spéciales de la jetée et du mur transversal ont été mises à part pour le déchargement de la houille, afin d'éviter d'interrompre les autres affaires.

De grandes étendues de la jetée ont été réservées pour y établir des cours à bétail et des élévateurs qui, une fois construits, permettront aux commissaires de donner de nouvelles facilités au commerce. L'entrée du bassin à marée a 200 pieds de large, en sorte que les plus gros navires qui viennent dans le Saint-Laurent peuvent y entrer sans difficulté.

Les bassins se trouvent dans le voisinage immédiat de tous les principaux bureaux maritimes, des banques et de la partie commerciale de la ville, et sont éclairés par l'électricité.

On pourra avoir de plus amples renseignements en s'adressant au secrétaire-trésorier ou à l'ingénieur en chef de la commission du havre.

ST. GEORGE BOSWELL,
Ingénieur du port.

QUÉBEC, 1890.

RELEVÉ indiquant le mouvement du cabotage du port pendant la saison de navigation de 1890 (dressé sur les rapports faits à ce bureau).

Chargements par goëlettes	768
do bateaux	542
do barges	102
do bateaux à vapeur	278
Tonnage	363,801
Equipages, hommes	15,333
Passagers	78,071

IMPORTATIONS AU PORT DE QUÉBEC.

ETAT des principales déclarations à l'entrée faites par des navires de tous les ports canadiens, pour la saison de 1890.

Importations.		Quantité.
Pommes	Barils.	11,425
Bière et porter	do	14,296
do	Boucauts.	3,139
Amandes et noix	Sacs.	2,802
Instruments aratoires		8,110
Haches	Boîtes.	3,282
Biscuits	Caisses et boîtes.	42,072
do	Barils.	5,872
Bottes et souliers	Boîtes.	6,148
Cirage	do	7,727
Bœuf	Barils.	2,372
Orge	Boisseaux.	8,138
Son	Tonneaux.	465
do	Sacs.	5,050
Balais	Paquets.	7,184
Beurre	Barillets.	422
do	Lbs.	156,784
Livres	Caisses et boîtes.	9,168
Poudre à levain	Boîtes.	21,268
Briques	Mille.	262
Planches	Pièces.	433,418
Ecorce	Cordes.	1,647
Bluets	Boîtes.	26,988
Cigares	Caisses.	2,966
Fromage	Boîtes.	12,029
Faïencerie	Barriques.	17
do	Barils.	967
do	Paniers.	821
Café	Barils.	2,104
do	Sacs.	1,453
Bestiaux		6,128
Houille	Tonneaux.	58,389
Maïs	Boisseaux.	34,858
Tôle du Canada	Boîtes.	17,304
Cordages	Balles.	1,806
Tapis	do	995
Champagne	Caisses.	9,753
Raisin de Corinthe	do	404
do	Barils.	6,853
Chandelles	Boîtes.	383
Horloges	Caisses.	563
Confiserie	Barils.	1,124
Huile de foie de morue	Gallons.	47,701
Drogues	Barils.	2,209
do	Caisses.	9,986
Madriers	Pièces.	539,347
Poisson, sec	Qtx.	135
Œufs	Douz.	56,910
Anguille	Barils.	390
Farine	do	15,702
do	Sacs.	66,096
Plumes	do	1,000
Meubles	Charges.	849
Volailles		2,754
Fruits	Barils.	3,086
Genièvre	Caisses.	6,922
do	Barils.	379
Colle	do	251
Grain	Sacs.	21,223
Verrerie	Boucauts.	59
do	Barils.	1,248
do	Paniers.	1,344
do	Caisses.	6,214
Verre	Boîtes.	21,627

Importations.		Quantité.
Poisson, vert	Barils.	2,891
Peaux	Paquets.	15,922
Chevaux		686
Hareng	Barils.	3,039
Houblon	Ballots.	2,532
Quincaillerie	Barils.	946
do	Caisses et boîtes.	8,802
Foin	Bottes.	66,290
Fer	Paquets.	23,232
Cuir	Balles.	18,316
Graine de lin	Boisseaux.	171
Saindoux	Barillets.	8,842
Mécanismes	Paquets.	7,173
Macaroni	Boîtes.	17,435
Allumettes	do	235
Eau minérale	Barriques.	678
Marbre	Paquets.	740
Clous et carvelles	Barillets.	34,327
do	Boîtes.	6,003
Etoupe	Ballots.	860
Avoine	Boisseaux.	133,398
Ferraille	Qtx.	265
Lard	Barils.	2,002
Pois	Boisseaux.	8,767
Pommes de terre	do	20,145
Perches et piquets		2,500
Raisins	Barils.	160
do	Caisses.	7,073
Riz	Sacs.	19,763
Râteaux	Paquets.	6,960
Résine	Barils.	158
Réfrigérants		639
Sucre	Barils.	13,208
Bardeaux	Mille.	2,869
Moulins à coudre		2,392
Moutarde	Boîtes.	9,472
Savon	Caisses et boîtes.	21,012
Epices	do	15,705
Acier	Paquets.	6,770
Graines de semence	Sacs.	1,685
Pelles et bêches	Paquets.	4,865
Carbonate de soude	Barils.	690
Saumon	do	213
Balances		759
Manches de faulx	Paquets.	1,540
Huile de loup-marin	Gallons.	7,000
Moutons		2,059
Traverses		540
Papeterie	Caisses.	16,668
Ardoises	Charges.	1,115
Thé	Boîtes.	28,605
Tabac	do	9,126
Etain	do	12,903
Térébenthine	Barils.	270
Truite	do	125
Goudron	do	265
Vin	¼ de paniers.	271
do	Barils.	1,562
do	Caisses.	1,969
Eau-de-vie	Barils.	304
do	Caisses.	1,613
Planches à laver	Paquets.	1,701
Bois	Cordes.	23,782

JAS. WOODS, *secrétaire-trésorier intérimaire.*

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

ETAT COMPARATIF du revenu de la commission pour les années 1889 et 1890.

—	1889..	1890.	Différence en 1890.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Droits de tonnage	16,739 96	16,338 17	401 79	Diminution.
do d'importation	3,278 97	2,929 28	349 69	do
do d'exportation	6,493 61	5,616 68	876 93	do
do de havre	2,415 09	2,113 45	301 64	do
Recettes des propriétés	23,919 63	33,807 68	9,888 05	Augmentation.
Intérêt	508 61	702 79	194 18	do
Lots de grève et en eau profonde	1,977 37	1,977 37	.....	
Divers	636 83	.....	636 83	Diminution.
	55,970 07	63,845 42	7,515 35	Augmentation.

Dr. REVENU ET DÉPENSES.. Av.

1890.		$ cts.	$ cts.	1890.		$ cts.	$ cts.
31 déc....	Droits de tonnage		16,338 17	31 déc...	Appointements des employés—		
	do d'importation		2,929 28		Département de l'ingénieur	2,998 00	
	do d'exportation		5,616 68		do du commis	5,770 84	
	do de havre		2,113 45				8,768 84
	Recettes provenant des propriétés		33,807 68		Appointements des sténographes		504 25
	Lots de grève et en eau profonde		1,977 37		Frais judiciaires		485 66
	Intérêt		702 79		Dépenses sur les propriétés		13,795 67
					Rapport et annexes, 1890-91		669 00
					Auditeurs pour 1889		200 00
					Dépenses du maître du havre		369 50
					Divers		4,107 50
					Intérêt		28,920 00
					Profits et pertes		5,665 00
			63,485 42				63,485 42

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier intérimaire.

Av. BILAN, 31 décembre 1890. Av.

1890.		$ cts.	$ cts.	1890.		$ cts.	$ cts.
31 déc..	Meubles de bureau		3,471 57	31 déc..	Lots de grève et en eau profonde		54,706 31
	Montant au débit des concessionnaires des lots de grève et en eau profonde		43,473 63		Receveur général		14,460 00
	Au débit de diverses personnes pour loyers, quaiage, etc.		7,140 45		Profits et pertes		231,049 61
	Quai du brise-lames		220,581 43		Compte de taxes		1,904 68
	do de la Pointe-à-Carcy		276,175 31		Débentures du havre de Québec		3,529,000 00
	do des Indes Orientales		48,552 99				
	do du Grand-Tronc		15,694 07				
	do Wellington		86,522 95				
	do d'Atkinson		51,080 70				
	do de Reynar		9,918 29				
	Améliorations du port		3,027,908 16				
	En caisse	11 29					
	En dépôt	27,687 05					
			27,698 34				
	Compte de vérins		394 87				
	do d'outils		1,534 00				
	Bassin de radoub, revenu		5,909 54				
	Effets en portefeuille		2,227 35				
	Compte indéterminé		2,836 95				
			3,831,120 60				3,831,120 60

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier intérimaire.

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné les livres et pièces justificatives de la commission du havre de Québec le 31 décembre 1890, et que ce qui précède est une copie correcte du bilan.

A. GABOURY, } *auditeurs.*
A. AHERN, }

QUÉBEC, 10 janvier 1891.

QUÉBEC.

DT — TABLEAU de l'actif et du passif d'après bilan jusqu'à date. — AV.

1890.	ACTIF.	$ cts.	$ cts.	1890.	PASSIF.	$ cts.	$ cts.
31 déc..	Biens-fonds—			31 déc.	Débentures du port de Québec.....	3,529,000 00	
	Quai du brise-lames.....	220,581 43			Receveur général.....	14,460 00	
	do de la Pointe-à-Carcy.....	276,175 31			Compte de taxes.....	1,904 68	
	do des Indes-Orientales.....	48,552 99					3,545,364 68
	do du Grand-Tronc.....	15,694 07			SURPLUS.		
	do Wellington.....	86,522 95					
	do d'Atkinson.....	51,080 70			Composé comme suit—		
	do de Reynar.....	9,918 29			Lots de grève et en eau profonde.....	54,706 31	
			708,525 74		Profit et pertes.....	231,049 61	
	In re Lots de grève et en eau profonde....						285,755 92
	Capital aux divers débits.....	35,162 44					
	Arrérages d'intérêt jusq. 24 juin 1890..	8,311 19					
	do do do 24 déc. 1890..	988 68					
			44,462 31				
	Loyers, quaiage, etc.—						
	Au débit du capital d'après le bilan...	7,140 45					
	Perçu mais non dû.....	1,848 27					
			8,988 72				
	Argent—						
	En mains.....	11 29					
	En caisse.....	27,687 05					
			27,698 34				
	Améliorations du port.....	.....	3,027,908 16				
	Bassin de radoub, revenu.....	.....	5,909 54				
	Compte de vérins.....	.....	394 87				
	do d'outils.....	.....	1,534 00				
	Mobilier de bureau.....	.....	3,471 57				
	Effets à recevoir.....	.....	2,227 35				
			3,831,120 60				3,831,120 60

J. A. WOODS,
Secrétaire-trésorier intérimaire.

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné les livres et pièces justificatives de la commission du port de Québec, pour l'année expirée le 31 décembre 1890, et que ce qui précède est une copie correcte du bilan.

QUÉBEC, 10 janvier 1891.

A. GABOURY, } *auditeurs.*
A. AHERN, }

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

QUÉBEC, 10 janvier 1891.

Au président et aux membres de la commission du havre de Québec :

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de faire rapport que nous avons apuré les livres et pièces justificatives de la commission pour l'année 1890, et que nous les avons trouvés en ordre.

Nous avons à remercier le secrétaire intérimaire, qui nous a donné toutes les facilités possibles.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

A. GABOURY, } *auditeurs.*
A. AHERN. }

COMMISSION HAVRE DE QUÉBEC.

RELEVÉ indiquant le prix des travaux du havre jusqu'au 31 décembre 1890.

Nature des travaux.	Dépense totale, y compris l'intérêt, etc.	Réduction effectuée sur l'autorité de 51 Vic., ch. 6, représentant l'intérêt et le fonds d'amortissement payés à même le capital.	Montant du fonds d'amortissement des commiss. du havre et accumulations qui, en vertu de 51 Vict., ch. 6, sont devenus partie du rev. con. du Canada.	Réduction nette.	Prix net des travaux à date.	Somme totale reçue du gouvernement fédéral.	Somme totale votée.	Statuts autorisant la dépense.	Montant disponible	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	
Améliorations du havre	3,182,648 94	Int. 378,670 05 F.D. 17,329 95 396,000 00	223,929 23	Int. 154,740 82 F.D. 17,329 95 172,070 77	3,027,908 16	2,806,000 00	3,252,000 00	36 Vic., c. 62 43 do 17 45 do 47 47 do 9 49 do 19 50-51 do 41	446,000 00	Si la somme de $396,000 déduite de la dette en vertu du 50-51 Vic., ch 6, est prise de la somme de $446,000 indiquée comme disponible, alors la somme serait réduite à $50,000. La dette de la commission s'élevant à $723,000, rachetée en vertu de 36 Vic., ch. 62, n'est pas inclue dans ce relevé.

Certifié, JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier intérimaire.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1891.

ANNEXE No 24.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
TROIS-RIVIÈRES, 9 février 1891.

MONSIEUR,—Par ordre de la commission du havre des Trois-Rivières, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'instruction de l'honorable ministre de la marine, l'état des recettes et des dépenses de cette commission pour l'année expirée le 31 décembre 1889, ainsi qu'un sommaire des opérations et un relevé comparatif du commerce et de la navigation de ce port pendant la même année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEORGE BALCER,
Secrétaire.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ETAT des recettes et déboursés.

RECETTES.

Voici quelles ont été les recettes :—

DU PERCEPTEUR DES DOUANES, TROIS-RIVIÈRES.

Droits de havre sur marchandises à l'entrée	$ 779 77	
do do à la sortie	358 88	
Droits de tonnage sur navires	401 57	
Droits d'amarrage	95 25	
		$ 1,635 47

COMMERCE LOCAL.

Droits de havre sur marchandises, à l'entrée	$ 156 23	
do do à la sortie	442 90	
Droits de tonnage sur navires	227 88	
Commutation sur marchandises et navires	917 25	
Loyer de quai et amarrage	597 57	
		2,341 83
Recettes totales		$ 3,977 30

DÉPENSES.

Voici quelles ont été les dépenses—

Appointements des employés et pour perception	$ 1,635 86	
Loyer, combustible, dépenses de bureau, divers	529 04	
Frais d'impression	16 00	
Dépenses de voyage	19 70	
Perceptions remises	243 94	
		$ 2,444 54

AU COMPTE DE LA CONSTRUCTION ET DES PROPRIÉTÉS.

1er versement pour le quai de Dean	$ 2,000 00	
Réparations aux propriétés sur les quais	1,148 54	
Réparations aux propriétés des commissaires	316 87	
Bureau de l'ingénieur	79 25	
		3,544 66
Dépenses totales		$ 5,989 20

Dt.			Bilan.				Av.
1890.		$ cts.	$ cts.	1890.		$ cts.	$ cts.
1er janv.	Dépôt en banque ..	3,540 94		31 déc..	Frais d'administration.	.....	2,444 54
	Argent en caisse...	217 55			Dépenses des travaux du havre	1,544 66	
			3,758 49		Dépenses relatives à l'achat de propriété de quai.....	2,000 00	
31 déc..	Droits de havre perçus pendant 1890.	.....	3,977 30				3,544 66
					Dépôt en banque	1,698 75	
					Argent en caisse.	47 84	
							1,746 59
			7,735 79				7,735 79

Relevé du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières, pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.

Relevé des navires entrés au port.	No.	Tonnage.	Relevé des navires sortis du port.	No.	Tonnage.
Total des arrivages.....	28	28,877	Total des navires partis	28	23,877
Nombre de vapeurs	9	8,490	Nombre de vapeurs	9	8,490
do voiliers.....	19	15,387	do voiliers.....	19	15,387
Nationalité.			**Nationalité.**		
Anglais et canadiens { Vapeurs.....	8	7,518	Anglais et canadiens.....	14	12,740
Anglais et canadiens { Voiliers	6	5,222	Scandinaves....	13	10,165
Scandinaves, voiliers	13	10,165	Espagnols....	1	972
Espagnols, voiliers.....	1	972			
Partant de			**Allant à des**		
Ports de l'intérieur	8	6,701	Ports anglais	17	16,134
do des provinces maritimes	5	4,503	do des provinces maritimes.....	6	5,472
do anglais	6	5,503	do canadiens	2	955
do espagnols	2	2,055	do australiens	1	825
do des États-Unis.....	1	1,522	do portugais.....	1	366
do scandinaves.....	5	3,247	do terreneuviens	1	125
do allemands	1	366			

TRAFIC LOCAL.

	Nombre.	Tonnage.
Bateaux, non enregistrés	173	... .
Goélettes	17	1,263
Barges	50	5,675
Vapeurs.....	85	9,501
Barges américaines	16	1,602
	341	18,041

Non compris les bateaux de la Cie de Navigation Richelieu et Ontario, non plus que les vapeurs locaux.

SOMMAIRE DES OPÉRATIONS ET RELEVÉ COMPARATIF DES EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS PENDANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

BOIS DE SERVICE.

Il a été exporté, l'année dernière, 46,847,000 pieds, M.P., de bois de service, contre 42,778,000 pieds en 1889. Quoique un peu meilleur en 1890, le mouvement de notre principal article d'exportation reste encore stationnaire.

Le commerce direct avec la Grande-Bretagne a été plus actif; la quantité de bois expédié à ce pays s'est chiffrée par 20,500,000 pieds, contre 14,750,000 en 1889, et seulement 9,500,000 en 1888. Cependant, elle n'atteint pas encore nos anciens chiffres.

Il n'y a pas eu de transactions avec l'Amérique du Sud en 1890. Un seul petit chargement a été expédié au Portugal, et une quantité encore plus petite a été envoyée à l'Australie comme échantillon.

Aux Etats-Unis, nous avons exporté 20,118,000 pieds de bois, contre 18,366,000 en 1889.

Dans notre rapport de l'année dernière, nous faisions connaître les causes du déclin qui s'opère dans nos transactions directes avec les marchés transatlantiques. La légère augmentation donnée par les opérations de cette année ne détruit pas notre argument; et quoique le prix du bois de service continue d'être très bas, nous ne pouvons nous empêcher de répéter que le manque d'espace nécessaire à l'empilement et à l'assortissement du bois est la cause réelle, sinon la seule cause du rang secondaire auquel est réduite cette importante section du commerce maritime de notre port.

FOIN.

Nos transactions avec les Etats-Unis continuent d'augmenter, et ce en dépit de la loi McKinley. Mais si le volume des exportations a grossi, la valeur de quelques articles a considérablement diminué, spécialement le foin, qui en 1889 se vendait $9 la tonne, tandis qu'en 1890 il n'a rapporté que $7.50 la tonne. Avant que l'impôt qui frappe cet article aux Etats-Unis eut été porté à $4 la tonne, il se vendait jusqu'à $12.

HOUILLE.

Peu de changements à signaler dans nos importations, sauf que notre commerce de houille augmente fermement. L'été dernier, pendant la grève des employés de marchands de houille de Montréal, nous avons perdu une bonne occasion de doubler, sinon de tripler, nos importations de cet article; car nombreuses étaient les demandes qu'on nous faisait pour avoir des quais, et la compagnie du Pacifique ainsi que plusieurs autres compagnies ont exercé une grande pression sur les commissaires du havre pour avoir les emplacements nécessaires au déchargement de la houille dans notre port. Mais le commerce régulier n'ayant pas d'espace en disponibilité et les commissaires ne pouvant pas fournir celui qu'on demandait, les navires durent aller ailleurs. Sur la recommandation de la compagnie du Pacifique, on ouvrit à cette occasion une enquête qui eut pour résultat de prouver que les navires à houille gagnent au moins un voyage par saison en opérant leur déchargement aux Trois-Rivières au lieu de monter juqu'à Montréal, et qu'on effectue une grande économie de temps et d'argent en déchargeant la houille directement des navires dans les wagons de chemins de fer.

Déjà, au commencement de l'année, la maison Muir et Fils—qui avait ici, aux Trois-Rivières, une succursale de houille—insista auprès des commissaires du havre pour avoir plus d'emménagements et logements. Les commissaires demandèrent au ministre des travaux publics la permission d'acheter le quai de Dean, dans la partie ouest du port. Cela les aurait mis en mesure de faire droit aux demandes du commerce, et de séparer entièrement les quais affectés à la houille et au bois de service, car les marchands de bois se plaignent avec raison du tort que le remuement du charbon fait à leur bois. Le ministère n'étant pas en position de se rendre à notre demande, les messieurs Muir, après trois années d'heureuses opérations chez nous, ont abandonné Trois-Rivières avant l'ouverture de la navigation.

L'incident de la grève de Montréal suivant de près la retraite forcée d'une maison aussi importante, les commissaires se crurent justifiables de faire l'acquisition du quai de Dean. Malheureusement ils n'entrèrent pas en possession de ce quai assez tôt pour éviter la perte des Muir et pour profiter des offres spontanées de différentes compagnies. Mais la compagnie du Pacifique, s'étant convaincue des avantages sérieux que lui offre notre port, a entamé des négociations ayant pour objet d'établir aux Trois-Rivières un dépôt général de houille, et ces négociations sont en bonne voie. Nous avons donc raison de croire que nos importations de houille seront, l'année prochaine, beaucoup plus considérables.

BÉTAIL.

Nous devons aussi mentionner que le développement extraordinaire du commerce des bestiaux, et surtout le mouvement créé dans ces derniers temps pour l'avenir de cette grande exportation canadienne vont avoir pour effet de détourner du port de Montréal une partie de l'expédition du bétail—du moins pendant une partie de l'été. La situation des Trois-Rivières étant reconnue comme l'une des meilleures, sinon la meilleure, sur le Saint-Laurent, pour ce commerce particulier, nous avons raison de croire que le gouvernement fédéral, suffisamment renseigné par les récentes investigations qui ont été faites pour arriver à connaître la protection qu'il convient de donner à cet important trafic, va tenir compte de la situation et des titres de notre port et va permettre aux commissaires du havre de construire un nouveau quai dans notre section n° 2. De récents événements ayant pleinement justifié l'opinion exprimée par nos commissaires dès leur entrée en fonctions, nous nous contenterons de renvoyer à des rapports antérieurs, sans cependant négliger l'enquête qui a eu lieu sous votre direction le 15 janvier 1891 et qui a démontré que tout ce qu'il faut aux Trois-Rivières pour bien exploiter ce commerce d'exportation de bestiaux, c'est la construction de ce nouveau quai tout près de la Commune, où le bétail venant de l'ouest sera débarqué.

Pleinement convaincu que l'intention du gouvernement est de donner la satisfaction la plus entière au public de la Grande-Bretagne, nous n'avons aucun doute que l'honorable ministre des travaux publics va mettre les commissaires du havre en position d'améliorer un commerce dans lequel sont en jeu des intérêts matériels très importants, mais encore la bonne réputation de notre Canada.

CONSTRUCTION.

Dans le cours de l'été dernier, 200 pieds environ de coffrage dans à peu près 20 pieds d'eau ont été construits entre le quai des commissaires et celui de la compagnie du Richelieu.

Le quai du conseil de ville a aussi été agrandi et prolongé à environ 22 pieds de l'eau, en ligne avec les quais Richelieu et Gagnon—ce qui donne au commerce de nouvelles facilités très acceptables dans la section n° 1 de notre port.

Le quai de Dean, dans la section n° 2, aujourd'hui la propriété des commissaires, a été réparé pendant l'hiver. Aussitôt que la rivière sera débarrassée de la glace, il y sera fait du dragage pour enlever les immondices et autres obstacles accumulés, en sorte que dès l'ouverture de la navigation ce beau quai sera à la disposition des navires, avec une profondeur d'au moins 25 pieds d'eau.

En 1890, le volume total de notre commerce s'est chiffré par $982,981.

Divisé comme suit:—

Exportations	$823,332
Importations	159,649

Contre $1,023,692 en 1889.

Voici le total des exportations :—

Aux Etats-Unis—

31,730 tonnes de foin, évaluées à	$235,117
6,333 moutons	24,747
67 chevaux	7,294
539 autres animaux	200

29,523 douzaines d'œufs	4,996	
15,860 boisseaux de pommes de terre	4,856	
95 boisseaux de pois	76	
20,118,000 pieds de bois de service	177,930	
9,930,000 bardeaux	24,040	
30,614 traverses de chemin de fer	4,625	
9,145 poteaux de télégraphe	4,978	
Autres bois	1,545	
4,290 cordes de bois à pulpe	11,827	
6,509,700 cordes de bois (fabriqué)	51,558	
1,760 cordes d'écorce de pruche	8,910	
Fourrures crues	3,337	
120½ tonnes d'oxyde de fer	1,868	
Meubles	6,687	
Divers	12,388	
		$586,979
A la Grande-Bretagne—		
3,310,750 pieds, M.P., madriers de pin	$ 56,263	
16,838,000 do do d'épinette	155,173	
421,000 do planches	6,297	
		217,733
Au Portugal—		
337,000 pds madriers d'épinette		2,906
A l'Australie—		
38,500 pds madriers de pin	$456	
19,000 pds do d'épinette	185	
Lattes	160	
		801
A Terreneuve—		
Provisions, marchandises générales et effets de chantier		11,300
A l'Allemagne—		
Fourrures		3,613
Total des exportations		$823,332

Voici le détail des importations :—

Des Etats-Unis—	
Farine et provisions, valeur	$ 6,131
Mélasse	5,397
2,720 tonnes de houille	10,460
266 do coke	1,529
14 do fer en gueuse	320
Sable, de mouleurs, argile, etc	914
Cuir et articles en cuir	6,011
Peaux et fourrures	4,238
Machines, quincaillerie, etc	1,749
Plomb et cuivre, articles en	1,481
Platine, argent, etc	473
Lainages et cotonnades	1,682
Articles en caoutchouc	221
Articles en bois	474
Instruments de musique	158
Verrerie	727
Livres et imprimés	598
Acides et drogues	595
Tabac	406
Papier à tenture	281

Pierres à aiguiser	909	
Articles de teinturerie et de tannerie	4,091	
Paquets par la malle	1,276	
Divers	10,153	
		60,271
Des provinces maritimes—		
13,200 tonnes de houille		39,500
De la Grande-Bretagne—		
Lainages et cotonnades	$18,558	
Nouveautés et articles de fantaisie	2,954	
Bonneterie et menus articles	1,533	
Caoutchouc et toile cirée	834	
Cuir	2,239	
Fourrures	97	
Divers	28	
		26,243
De Belgique—		
Machines		19,636
D'Allemagne—		
Cuir	$4,433	
Vêtements	120	
Divers	134	
		4,687
De Hollande—		
5,797 galls de genièvre	$2,258	
Paquets	1,681	
		3,939
De France—		
Livres	$1,193	
Instruments de science	170	
Eau-de-vie	833	
Vins	157	
Champagne	128	
Fourrures	209	
Cuir	200	
Articles de fantaisie	124	
Ornements d'églises	78	
Divers	286	
		3,378
D'Autriche—		
Cuir		1,360
D'Espagne—		
1,223 galls de vin		635
Total des importations		$159,649

Le tout respectueusement soumis.

GEORGE BALCER,
Secrétaire, Commission du havre.

M. Wm. Smith,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ANNEXE No 25.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE SYDNEY-NORD, ANNÉE 1890.

SYDNEY-NORD, 7 janvier 1891.

A l'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—En conformité de l'article 4 du chapitre 30, 42e Victoria, nous avons l'honneur de vous transmettre notre rapport de l'année 1890.

Il y a une augmentation constante dans les arrivages à notre port, ainsi que dans les exportations de houille. Le rapport du commissaire du havre, annexé au présent, accuse une augmentation de 33 pour 100 pour les premiers et de 13 pour 100 pour les secondes.

Les commissaires désirent beaucoup terminer les travaux de la barre nord. Il n'est pas nécessaire d'insister sur l'importance de ces travaux, car elle a été suffisamment démontrée dans nos rapports précédents. Cependant, les commissaires demandent respectueusement au gouvernement de les aider à terminer ces travaux aussitôt que les circonstances le permettront.

Les recettes et dépenses de 1890 ont été comme suit:

RECETTES.	$ cts.	DÉPENSES.	$ cts.
Argent en caisse, de l'année dernière.....	813 35	Compte de A. C. Bertram.....	14 00
Reçu du percepteur des douanes.....	1,621 58	Appointem. du maître de havre, G.B.M.	400 00
		G. B. Moffatt, pour louage de chaloupe.	50 00
		Compte de E. B. Moffatt	6 00
		J. R. Lithgow, intérêt.....	210 00
		Remises sur frais de banque	0 61
		Appointements du président, M.J.Floran	150 00
		Télégrammes	0 52
		Appointements du secrétaire.....	250 00
		F. J. Musgrove, pour croquis envoyé au département	1 50
		D. McCormack, travail au lest..	1 00
		John McPhee do	1 00
		Compte du trésorier, W. H. Moore, 5 p. 100 sur $1,621.58.....	71 07
		Solde en caisse	1,269 23
	2,434 93		2,434 93
Solde en caisse	1,269 23		

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs.

M. J. PHORAN,
M. C. MOORE,
GEO. H. DOBSON.

RAPPORT DU MAITRE DE PORT POUR 1890.

ETAT COMPARATIF des arrivées et du tonnage des navires, des cargaisons et des steamers, pour faire du charbon.

Classe.	1880.		1881.		1882.		1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.	
	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.
Steamers transatlantiques...	197	197,242	253	250,470	174	178,566	27	212,467	271	240,674	240	226,468	289	241,849	292	280,943	335	259,493	423	372,903	391	339,164
Cabotiers....	43	15,297	55	25,703	128	86 759	178	40,732	121	35,303	71	17,475	77	16,044	82	19,810	169	26,191	86	19,180	90	21,774
Navires	13	16,768	9	11.076	5	5,989	11	10,480	11	13,148	5	5,523	5	7,151	6	7,528	6	8,238	5	6,364	10	16,578
Barques.	124	77,882	136	44,753	110	62,380	105	53,157	159	80,039	133	62,827	150	73,219	110	49,056	78	32,010	81	36,921	126	69,407
Brigantins.....	189	45,524	125	25,854	185	45,969	149	36,186	189	36,597	166	33,998	86	19,368	102	18,323	109	18,301	100	18,240	80	17,250
Goélettes....	607	45,277	439	35,226	498	75,829	826	64,878	856	63,429	702	54,266	861	62,988	672	52,868	591	51,272	749	56,895	1118	76,457
Totaux	1173	297,290	1017	401,082	1100	455,492	1486	417,900	1607	469,189	1317	400,557	1468	420,619	1264	428,528	1279	395,505	1444	510,803	1815	540,630
Nombre de matelots.... ...	12,385		10,147		11,927		14,279		15,730		15,014		14,803		13,313		15,776		18,846		17,557	

EXPORTATION DE HOUILLE.

TABLEAU COMPARATIF de l'exportation de houille du port de Sydney-Nord, comprenant toutes les mines, depuis 1879.

Années.	Mines de Sydney.	Victoria.	International.	Old Bridgeport.	Réserve.	Totaux.
1879	108,259	.....	21,523	.....	17,269	147,051
1880	115,307	.....	58,897	.....	13,614	187,818
1881	133,135	.....	78,285	.....	68,884	285,304
1882	133,623	.....	102,927	.....	74,432	310,982
1883	131,673	154	96,997	.....	104,772	333,601
1884	131,124	10,408	80,798	3,045	86,550	312,140
1885	105,124	41,066	63,750	12,290	74,183	296,418
1886	122,000	46,745	105,590	12,500	84,500	371,335
1887	147,000	65,000	103,000	12,000	81,500	408,500
1888	130,000	78,000	102,000	25,000	105,000	440,000
1889	125,000	88,900	123,666	25,000	106,771	469,337
1890	150,000	75,000	135,000	26,000	140,000	526,000

PORT DE SYDNEY-NORD.

TABLEAU COMPARATIF donnant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation, ainsi que celles du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pour la dernière décade.

Années.	Clôture de la navigation.	Ouverture de la navigation.	Dernier départ.	Premier arrivage.
1879	16 février	2 mars	24 janvier	3 mars.
1880	4 do	10 avril	17 do	13 avril.
1881	22 janvier	25 février	19 do	1er do
1882	27 do	2 mai	24 do	2 mai.
1883	19 do	28 mars	17 do	1er avril.
1884	16 do	22 avril	16 do	27 do
1885	22 do	24 do	15 février	25 do
1886	28 février	4 do	16 do	15 do
1887	21 do	2 do	27 janvier	28 do
1888	19 janvier	25 mars	16 do	7 do
1889	23 février	6 do	27 do	30 mars.
1890	23 do	6 do	27 do	30 do

Les bouées du port ont été enlevées le 5 janvier 1890, et placées le 1er mai 1890.

Respectueusement soumis,

GEO. B. MOFFAT,
Maître du port.

ANNEXE No 26.

RAPPORT DU MAITRE DE PORT D'HALIFAX POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

BUREAU DU MAITRE DE PORT,
HALIFAX, N.-E., 23 janvier 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon état de l'année terminée le 31 décembre 1890, indiquant le nombre, le gréement et le tonnage des navires sujets aux droits de maître de havre, et qui ont visité ce port. J'inclus aussi un reçu pour $19.50 payés à la banque de Montréal au crédit du receveur général, étant le montant revenant au gouvernement d'après le dit état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
E. O'BRYAN,
Maître de port.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du maître de port, Halifax, N.-E, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1890.

DT. AV.

——	Nombre	Gréement.	Tonnage.	$ cts.	——	$ cts.
Droits perçus de	166	Steamers	255,164	782 50	Montant revenant au maître de port pour ses frais et ses appointements..	1,800 00
do	1	Navire..... ...	991	5 00	Montant payé au crédit du receveur général.....	19 50
do	89	Barques.....	52,703	330 50		
do	5	Petites barques.	1,917	13 50		
do	10	Bricks	2,270	16 50		
do	71	Brigantins... ..	11,838	111 50		
do	522	Goélettes..	47,352	560 00		
				1,819 50		1,819 50

E. O'BRYAN.
Maître de port.

Assermenté devant moi à Halifax. N.-E, ce treizième jour de janvier 1891.
PATRICK M. DUGGAN, J.P.

ANNEXE No 27.

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés, en vertu d'actes fédéraux dont les dispositions se trouvent au chap. 86, Statuts Revisés du Canada, pour la nomination des maîtres de ports; la date de la proclamation ; les noms de maîtres de port nommés ; la date de la nomination des maîtres de port; le montant que les appointements de chacun d'eux ne doivent pas excéder, et le total des droits perçus par chacun d'eux pendant l'année expirée le 31 décembre 1890, avec l'excédant, s'il y en a, porté au crédit du receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1890.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Collingwood	3 mars '77	Andrew Lockerbie	3 mars '77	200 00	173 00	...
Goderich	28 avril '76	Thomas Dancey	22 avril '76	300 00	73 50	.....
Midland	22 juillet '82	E. Polkinghorn	22 juillet '82	200 00	194 50	....
Parry-Sound	24 mars '83	John Galna	19 mars '83	200 00	118 50	... ..
Penetanguishene	2 fév. '77	Francis Densome	3 juin '81	200 00	22 00	.....
Port-Arthur	.....	Wm. F. Davidson	11 mai '84	400 00	.....	... ...
Rondeau	4 mai '78	W. R. Fellowes	17 déc. '88	100 00	137 35	.....
Southampton	23 sept. '75	W. H. Johnston	— oct. '82	100 00	70 50	.....
Sarnia	25 juillet '85	Robt. McAdam	3 mai '86	300 00	Nil.	... .

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst	14 sept. '78	John Cassidy	2 sept. '78	200 00	8 00	....
Carleton	8 déc. '81	Joseph H. Landry	8 déc. '81	200 00	.....	....
Chicoutimi	17 juin '85	Ainsworth Sturton	8 juin '86	200 00	104 50	... ..
Gaspé	25 sept. '74	Francis J. Eden	3 avril '89	500 00	77 50	.... .
Havre-des-Maisons	9 août '87	Peter Bourque	9 août 87	200 00	18 00	....
Lachine	19 avril '80	Louis Paré	19 avril '80	300 00	.....	.....
Matane	19 oct. '77	G. L. Pelletier	11 août '88	200 00	28 00	.....
Métis	7 fév. '78	P. F. Leggatt	7 fév. '78	200 00	28 00	.. ...
New-Carlisle	25 fév. '89	Digby Smollett	25 fév. '89	200 00	7 00	. .
New-Richmond	15 avril '82	Henry Leblanc	3 avril '82	200 00	22 00	.....
Baie du Chêne	27 mars '80	Jas. D. Sowerby	22 mars '80	200 00	....	.....
Paspébiac	12 mai '77	Hugh Christie	22 mai '77	150 00	2 50	.....
Port-Daniel	25 mars '89	John Enright	11 sept. '90	200 00	1 00	.....
Rimouski	5 mars '77	Jos. St. Laurent	30 mai '78	200 00	3 50	....
Rivière-Ouelle	22 juillet '82	Achilles Fraser	22 juillet '82	100 00	.....	.....
Saint-Thomas	.....	Eug. Hammond	21 déc. '85	200 00	90 00	.....
Saint-Jean	Dans le havre de Montréal.	Alfred Pinsonneault	8 mars '88	500 00	649 50	149 50
Sorel		Pierre Guévremont	20 mai '90	300 00	294 50	.....

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés, en vertu des actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1890.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bathurst	30 mai '73	James Andrew	23 mars '81	200 00	75 50	.....
Havre de Black et havre au Castor	22 sept. '83	E. W. Cross	17 sept. '83	100 00	19 00	.....
Bouctouche	30 mai '73	Melem Chase	30 juillet '90	100 00	41 50	.....
Campbelltown	30 mai '73	William Mott	9 juillet '73	200 00	33 50	.....
Campobello	30 mai '73	John Benjamin Beatty	7 juillet '73	100 00	40 00	.....
Caraquet	30 mai '73	Louis Poirier	17 avril '83	150 00	17 00	.....
Chatham	30 mai '73	Wm. Johnston	25 juin '79	300 00	364 00	64 00
Cocagne	30 mai '73	John Brooks	7 juillet '73	100 00	2 00	.....
Dalhousie	30 mai '73	Wm. S. Smith	19 mars '88	200 00	159 50	.....
Dorchester	30 mai '73	E. Palmer	11 avril '87	200 00	20 00	.....
Frédéricton	30 mai '73	Vacant	.....	.....	.....	.....
Grand-Manan, Nord	18 sept. '76	James A. Pettis	21 mai '88	100 00	.....	.....
Grand-Manan, Sud	22 août '89	Abel Wilcox	22 août '89	100 00	1 50	.....
Great-Shemogue	17 mai '75	Fred. Chapman	21 mai '88	100 00	.....	.....
Harvey	30 mai '73	H. E. Graves	8 juillet '84	100 00	9 50	.....
Hillsborough	30 mai '73	W. H. Carlisle	20 mai '90	150 00	67 00	.....
Récif de St-Stephens	30 mai '73	Charles Young	22 avril '76	100 00	2 50	.....
La Tête, etc	22 sept. '83	Jos. Chambers	17 sept. '83	100 00	8 50	.....
Petit Shippegan et le Goulet Miscou	1er mai '86	Donald Harper	19 avril '86	100 00	1 00	.....
Little Shemogue	5 sept. '88	Fred. Chapman	5 sept. '88	100 00	.....	.....
Moncton	30 mai '73	Vacant	.....	.....	.....	.....
Musquash	26 mars '74	George Rose	16 mai '87	100 00	58 50	.....
Newcastle	30 mai '73	John Niven	7 juillet '73	300 00	245 00	.....
North-Joggins	30 mai '73	Vacant	.....	.....	.....	.....
Port-Elgin et Baie-Verte	6 fév. '73	Jacob Silliker	6 fév. '78	200 00	.....	.....
Pokemouche	7 juillet '83	Vital Lousier	23 juin '83	100 00	.....	.....
Richibouctou	30 mai '73	James Alexander Jardine	11 mai '74	200 00	90 00	.....
Rockland	30 mai '73	Vacant	.....	.....	.....	.....
Sackville	30 mai '73	Alexander Ford	28 juin '88	200 00	17 00	.....
St.-Andrews	30 mai '73	John Wren	6 mai '84	100 00	110 50	10 50
Saint-George	30 mai '73	Alexander Dick	29 août '84	100 00	14 50	.....
Saint-Martin et Quaco	14 mai '74	Joseph Carson	14 mai '74	100 00	10 00	.....
Shédiac	30 mai '73	Alexander McQueen	19 mai '76	300 00	103 00	.....
Shippegan	30 mai '73	John DeGrace	10 août '80	100 00	7 00	.....
Tracadie	7 mai '74	Vital Arceno	9 juillet '75	100 00	3 50	.....
Waterside	3 sept. '89	Wm. Riley Copp	3 sept. '89	100 00	Nil.	.....
Iles Ouest	4 fév. '79	Thos. K. Parker	4 fév. '79	200 00	.....	.....

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate	15 mai '80	Samuel Morris	10 mai '80	100 00	6 00	.....
Annapolis	12 mars '75	William Cumming	16 mai '79	200 00	.....	.....
Rivière-aux-Pommes	14 août '86	Robt. Fields	9 sept. '90	200 00	26 00	.....
Arichat	22 avril '79	Francis Marmeau	6 mai '84	200 00	79 50	.....
Baddeck	23 sept. '75	Alex. McAulay	10 déc. '90	100 00	.....	.....
Barrington	10 juillet '82	Thos. I. Banks	23 nov. '85	200 00	22 50	.....
Bayfield	11 juillet '79	John McDonald	11 juillet '79	200 00	Nil.	.....
Baie Saint-Laurent	21 avril '87	G. Zwicker	21 avril '87	200 00	.....	.....
Rivière au-Castor	25 sept. '74	Robert Austin	4 avril '87	100 00	50 50	.....
Havre-au-Castor	24 juillet '80	Henry Hawboldt	22 sept. '88	100 00	Nil.	.....
Big-Harbour	9 juin '83	Donald McKenzie	28 mai '83	100 00	.....	.....
Rivière Bourgeois	1er mai '86	E. C. Bouchie	19 avril '86	100 00	10 00	.....
Bridgewater	6 mai '74	Joseph Robins Wyman	6 mai '74	100 00	33 50	.....
Bras d'Or, y compris New Campbellton	6 mai '74	John McNeil	10 déc. '90	200 00	.....	.....

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1890.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cap Canso	6 juin '76	William Walsh	6 juin '76	100 00	112 00	12 00
Cap du Nègre ou Havre Nord-Est	18 mai '81	A. D. Perry	18 mai '81	200 00	15 00	.....
Chester	8 sept. 83	Arch. Evans	4 août '83	100 00	15 00	.....
Cheticamp	20 avril '76	Fulgence Ancoin	15 avril '76	100 00	3 50	..
Clarke's-Harbour	1er juin '81	J. B. Brannen	1er juin '81	200 00	15 50	....
Clementsport	1er mai '77	Thomas Tracey	1er mai '77	100 00	12 50	.. ..
Ligne de comté à Grand-Narrows	9 juin '83	Hugh Campbell	28 mai '83	100 00	.....	....
Baie-des-Vaches	3 mars '79	Hector McDonald	3 mars '79	400 00	130 00	..
Havre-aux Corneilles	30 sept. '88	John Ehler, 3rd	5 mai '90	100 00	1 50	.....
D'Escousse	23 janv. '85	Arthur Pertus	6 mars '90	100 00	37 00	.....
Digby	19 fév. '78	James A. Hughes	19 fév. '78	300 00	66 00	.....
Baie-Est	25 août '83	Donald McInnis	5 avril '86	100 00	.....	....
Fourchier	22 mai '89	Neil McLean	22 mai '89	100 00	1 50	.....
Gaberouse	3 mars '79	John Wm. Hardy	2 nov. '86	100 00	7 66	.....
Glasgow et jetée du Cap-Breton	30 oct. '80	Angus McQuarrie	30 oct. '80	300 00	296 50	.....
Guysboro'	15 janv. '89	Havelock Torey	15 janv. '89	100 00	21 50	.....
Halifax	Pas de proclamation requise par la loi.	Edward O'Bryan	18 mars '80	1,800 00	1,819 50	19 50
Hantsport	27 juin '84	Edward Davison	27 juin '84	225 00	220 00	..
Ingonish-Nord, Baie d'..	22 mars '81	William Thompson	24 mars '81	200 00	Nil.	....
Ingonish-Sud, Baie d'..	9 oct. '84	F. C. Brewer	9 juin '86	100 00	7 00	.....
Port International, Sydney	30 oct. '80	Michael Jas. Neville	30 oct. '80	300 00	304 00	4 00
Havre Isaac	30 oct. '89	Andrew J. Blakely	30 oct. '89	100 00	16 00	.....
Jeddore	20 sept. '90	Wm. Jennox	20 sept. '90	100 00	Nil.	.....
Baie Jordan	25 oct. '76	Matthew Drips McKenzie	25 oct. '76	150 00	.....	.....
LaHave ou Anse Getson	12 mars '75	George Henry Zwicker	25 fév. '75	300 00	30 75	.....
L'Ardoise, en haut et en bas	22 août '84	George Burke	29 août '84	100 00	2 00	.....
Lingan	12 juillet '81	Thomas Laffin	12 juillet '81	200 00	Nil.	.....
Liscombe	18 mai '81	David Rosenheiser	9 août '88	200 00	Nil.	.....
Lac du Petit Bras d'Or, entre la Pointe McKay et Grand-Narrows	25 avril '84	Peter McLean	25 avril '84	100 00	.....	.....
Lac du Bras d'Or de la Pointe McKay à la rivière Washadebuck	25 avril '84	Alex. J. McNeill	25 avril '84	100 00	.....	.....
Petite Baie Glacée	3 août '74	E. Douglas Rigby	8 mai '84	200 00	31 50	.....
Little Narrows et Pointe-aux-Atocas	9 juin '83	Norman Matheson	23 mai '83	100 00	2 00	.....
Liverpool	19 janv. '77	Wm. A. Kenny	19 janv. '77	200 00	102 50	.....
Lockeport	18 mai '81	E. A. Capstick	18 mai '81	200 00	70 50	.....
Louisburg	17 mars '79	Louis Dickson	5 oct. '87	200 00	49 50	.....
Lunenburg	3 déc. '75	William Henry Begg	3 déc. '75	150 00	123 00	.....
Mabou	17 juillet '80	Finlay Rankin	23 juin '80	100 00	0 50	.....
Baie Mahone	16 mai '87	W. A. Pickles	16 mai '87	200 00	32 00	.....
Anse McNair	12 mars '75	Ronald McEachen	8 mars '75	150 00	.....	.....
Main-à-Dieu	31 juillet '86	John Farrell	21 juillet '86	100 00	6 50	.....
Maitland	26 mai '85	Vacant	.....	100 00	.....	.....
Margaretsville	26 mars '78	Robert Early.	26 mars '78	100 00	.....	.....
Baie Marguerite	16 juillet 75	Francis Peter Boutillier	9 juillet '75	100 00	30 50	.....
Margaree.	12 juin '86	Julian White	2 août '89	100 00	5 00	.....
Merigomish	26 mars '78	W. C. Olding	26 mars '78	100 00	6 50	..

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1890.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Rivière Mételghan	10 fév. '83	Urbain Doucette	31 janv. '83	100 00	24 50	.....
Mill's-Harbour	9 juin '83	A. Hayman	28 mai '83	100 00	Nil.	.....
Musquodoboit	19 mai '82	David Williams	19 mai '82	100 00	Nil.	.....
Neil's-Harbour	28 avril '76	Angus Buchanan	11 avril '76	100 00	Nil.	.....
New-Haven	9 juin '83	Hector A. McLeod	17 août '89	100 00	.....	.....
Northport	27 juin '82	John M. Burns	27 juin '82	100 00	63 50	.....
Anse Nord-Ouest, Anse Coleman et havre Aspotogan	22 déc. '76	William Murphy	20 déc. '76	200 00	.....	.....
Parrsboro'	22 oct. '73	Edward Walter Beaty	22 oct. '73	300 00	240 00	.....
Petite-Rivière-Bridge	7 juillet '83	Joseph Nelson Parks	27 avril '88	100 00	.....	.....
Plaster-Harbour	6 mai '74	Donald Fraser	6 mai '74	200 00	.....	.....
Port-George	1er mai '77	Charles B. Weaver	1er mai '77	150 00	.....	.....
Port-Greville	13 mars '80	Vacant	.....	200 00	.....	.....
Port-Hawkesbury	16 juillet '75	Daniel Henesey	9 juillet '75	200 00	79 50	.....
Port-Hood	16 juillet '75	John H. Murphy, jeune	9 juillet '75	200 00	5 00	.....
Port-la-Tour	14 avril '81	William Nickerson	14 avril '81	200 00	4 50	.....
Port-Lorne	27 mars '86	Samuel Beardsley	13 mars '86	200 00	3 00	.....
Port-Mulgrave	8 mars '76	Duncan Gillis	23 mars '83	200 00	53 50	.....
Port-Medway	25 juin '79	John W. Hutt	19 avril '84	200 00	40 00	.....
Pubnico	27 sept. '82	D. Q. Amireau	27 sept. '82	100 00	48 50	.....
Pugwash	22 oct. '73	A. A. Stevens	22 oct. '73	100 00	36 00	.....
Anse Ritcey	26 sept. '84	Joseph Ritcey	29 sept. '84	100 00	60 50	.....
Rivière John	26 mars '78	Henry Heighton	29 oct. '79	100 00	3 00	.....
Smith's-Mountain	28 mai '83	James McKillop	28 mai '83	100 00	6 00	.....
Sainte-Anne, y compris Anse Fuches	20 avril '81	Peter McLean	20 avril '81	200 00	.....	.....
Rivière Sainte-Marie	18 mai '81	James G. Pride	18 mai '81	200 00	10 00	.....
Saint-Pierre	24 janv. '81	Peter McNeil	17 sept. '83	200 00	83 50	.....
Sambro	27 déc. '79	Benj. Smith, aîné	27 mai '90	200 00	6 50	.....
Sheet Harbour	14 mai '74	Malcolm McFarlane	6 déc. '83	150 00	.....	.....
Shelburne	27 août '77	John A. McGowan, jeune	22 janv. '80	200 00	180 50	.....
Ship Harbour	2 juin '84	Conrad Marks	2 juin '84	100 00	9 50	.....
Tatamagouche	27 fév. '78	Samuel Hingley	18 mars '87	200 00	9 50	.....
Tidnish	5 juillet '82	Charles Fields	30 juin '84	100 00	62 50	.....
Torbay et Whitehead	18 mai '81	O. N. Feltmate	18 mai '81	200 00	43 00	.....
Tusket	18 mars 75	Charles W. Hatfield	7 mars '87	100 00	6 00	.....
Victoria Pier, Sydney	25 juillet '84	York H. Barrington	25 juillet '84	200 00	191 00	.....
Wallace	22 oct. '73	Charles E. Kerr	28 juillet '85	100 00	13 00	.....
West Arichat	20 août '90	Simon Terrio	20 août '90	100 00	Nil.	.....
West Bay	8 mai '84	John McInnis	8 mai '84	100 00	2 00	.....
West Port	8 mars '87	Joseph D. Payson	8 mars '87	200 00	18 50	.....
Whycocomagh	29 oct. '75	Neil McKinnon	8 oct. '75	100 00	7 00	.....
Yarmouth	18 mars '75	Ebenezer Scott	19 oct. '77	250 00	253 00	3 00

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Alberton et Cascumpec	15 juillet '74	Algernon Wells	18 déc. '90	200 00	12 50	.....
Baie Fortune	10 avril '75	John R. Coffin	29 avril '78	200 00	.....	.....
Brudenell	25 juillet '85	John A. Gordon, jeune	25 juillet '85	200 00	Nil.	.....
Cap Traverse	23 mai '84	Vacant	.....	100 00	.....	.....
Rivière Cardigan, y compris pont Cardigan	2 juillet '78	Hercules McDonald	2 juillet '78	200 00	.....	.....
Rivière Cardigan, depuis l'emb. de la riv. jusq. la r. n. de la riv. Mitchell	2 juillet '78	Allan Campbell	14 juin '83	100 00	.....	.....

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu des actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1890.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cove-Head	15 mai '80	James D. McMillan	15 mai '80	100 00	Nil.	.....
Charlottetown	15 juillet '74	David Small	17 juin '74	400 00	175 00	.....
Crapaud	15 juillet '74	Wesley Meyers	17 juin '74	200 00	4 00	.....
Egmont	15 juillet '74	George Bollum	8 nov. '85	200 00	.....	.....
Georgetown	15 juillet '74	Samuel Hemphill	1er déc. '87	200 00	55 00	.....
Grande-Rivière	10 avril '75	Ronald S. McDonald	10 avril '75	200 00	.....	.....
Grande-Rivière, jusqu'à et y compris la Pointe du Peuplier et le quai de la Chapelle	10 avril '75	Vacant	.....	200 00	.....	.....
Rivière Hillsborough	24 mars '81	Vacant	.....	200 00	.....	.....
Malpèque	10 juillet '64	Alex. Thomson	5 avril '87	200 00	1 00	.....
Miminegash	17 avril '80	Richard McElroy	12 avril '80	100 00	.....	.....
Pont-Montague	15 juillet '74	Daniel C. Campbell	17 juin '80	200 00	10 00	.....
Rivière-Murray	15 juillet '74	Hugh McKay	8 mai '84	200 00	8 50	.....
Havre-Murray	17 juin '74	William Millar	17 juin '74	200 00	.....	.....
New-London	15 juillet '74	George Mackenzie	17 juin '74	200 00	3 50	.....
Pinette	15 juillet '74	Vacant	.....	200 00	.....	.....
Port-Hill	15 juillet '74	James Ellis	17 juin '74	200 00	2 00	.....
Pownal	10 juillet '79	A. A. Moore	10 juillet '79	100 00	Nil.	.....
Baie Rollo	10 avril '75	Vacant	.....	200 00	.....	.....
Rustico	17 mai '75	Geo. W. McKay	12 avril '81	200 00	6 50	.....
Baie Saint-Pierre	10 avril '75	John McGrath	28 juin '87	200 00	Nil.	.....
Souris, Est et Ouest	10 avril '75	John McCormick	25 avril '79	200 00	.....	.....
Summerside	15 juillet '74	James Grady	7 nov. '87	200 00	37 50	.....
Tignish	22 avril '90	Ben. Gaudet	22 avril '90	100 00	.....	.....
Tracadie	17 mai '75	Donald Campbell	31 janv. '81	200 00	1 50	.....
Tryon	12 avril '77	Alexander Howatt	12 avril, '77	200 00	.....	.....
Pont de la riv. Vernon	19 mai '74	John Finlay	9 oct. '84	200 00	3 00	.....
Rivière Ouest	17 mai '75	Vacant	.....	.....	.....	.....

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nanaïmo	10 avril '75	E. Quennell	24 oct. '84	500 00	565 00	65 00
New-Westminster	23 janv. '80	Jas. N. Draper	18 août '86	400 00	17 50	.....
Quadra	17 avril '77	Vacant	.....	300 00	.....	.....
Vancouver, y compris Burrard-Inlet	22 février '88	M. W. Thane	22 févr. '88	400 00	389 50	.....
Victoria et Esquimalt	15 mars '75	W. R. Clarke	23 mars '81	600 00	310 00	.....

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

OTTAWA, 1er janvier 1891.

ANNEXE No 28.

Liste des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds de long cours à l'étranger, pendant l'année finissant le 30 novembre 1890.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1889.					$ cts.
2723	23 déc....	J. W. M. Hamilton.....	Second.....	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean....	5 00
2724	23 do ..	Nelson A. Withers.....	do	do	do	5 00
2725	23 do ..	William H. Coonan	do	do	do	5 00
2726	23 do ..	Wm. J. Davis.....	Capitaine...	Clifton, N.-E..... ...	Halifax	10 00
2727	30 do ..	Byron Dupree Porter.....	do ...	Chebogue, N.-E..	Yarmouth....	10 00
2728	30 do ..	Amos Davison.....	Second.....	Hantsport, N.-E... . ..	Halifax	5 00
2729	30 do ..	Freeman Slawenwhite.....	do	Mahone Bay, N.-E	do	5 00
2730	30 do ..	Charles Macdonald.....	do	Georgetown, I.P.-E.....	do	5 00
2731	30 do .	Emanuel Fernandez.....	do	Brooklyn, N.-E...	do	5 00
2732	30 do ..	Welton Davison.	Capitaine...	Hantsport, N.-E	do	10 00
2733	30 do ..	George Wm. McBurnie.....	do ...	Newport, N.-E.....	do	10 00
	1890.					
2734	18 janv...	William King...	Second.....	Windsor, N.-E.....	do	5 00
2735	18 do ..	James Dollar.	do	Brooklyn, N.-Y., E.-U..	do	5 00
2736	18 do ..	Johan Lundgvist.....	Capitaine ..	Halifax, N.-E..... .. .	do	10 00
2737	do 28..	Nehemiah Wilson	do ...	Barrington, N.-E	Yarmouth.. ..	10 00
2738	13 fév.....	William Caddell...	Second	Maitland, N.-E	Halifax.....	5 00
2739	13 do ..	Robert Hall McLeod.	do	Liverpool, N.-E.....	do	5 00
2740	20 do ..	Robert Chesley Wells	Capitaine...	Sackville, N.-B.....	Saint-Jean	10 00
2741	14 mars ..	Theodore Simpson	2e second....	L'Islet, P. Q.....	Québec.	5 00
2742	14 do ..	Victor Belanger..	Capitaine...	do	do	5 00
2743	19 do ..	John C. Amberman.....	Second.....	Granville, N.-E.....	Halifax	5 00
2744	27 do ..	George T. Pearce	Capitaine...	Saint-Jean, N.-B.. .. .	Saint-Jean....	10 00
2745	27 do ..	R. T. Morehouse.	do ...	Sandy Cove, N.-E..... .	do	10 00
2746	27 mars ..	Thomas Kyffin.	Second	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	5 00
2747	27 do ..	David O. Doty..	do	Hebron, N.-E....	Yarmouth....	5 00
2748	27 do ..	John McLeod.....	do	Montague, I.P.-E.....	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1890.					$ cts.
2749	27 mars	Alden Patten	Second	Hartford, N.-E	do	5 00
2750	27 do	Elias Smith	do	Barrington, N.-E	do	5 00
2751	16 avril	Duncan R. McLean	do	Masstown, N.-E	Halifax	5 00
2752	16 do	Frederic Nelson	Capitaine	Charlottetown, I.P.-E.	do	10 00
2753	16 do	Major Henry Greeno	do	Cheverie, N.-E.	do	10 00
2754	28 do	Charles R. Grant	Second	Pont Weymouth, N.-E.	Saint-Jean	5 00
2755	28 do	Victor Eugene Young	Capitaine	Granville, N.-E	do	10 00
2756	28 do	Albert A. Sears	do	Sackville, N.-B	do	5 00
2757	17 mai	William Leary	Second	Stillwater, N.-E	Halifax	5 00
2758	17 do	Harry P. Weaver	Capitaine	Middleton, N.-E	do	10 00
2759	27 do	Michael Courtney	do	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean	10 00
2760	27 do	Jonathan Rodney	do	Sandford, N.-E.	Yarmouth	10 00
2761	27 do	David Roberts	2e second.	Dolgelly, Galles du Nord	Saint-Jean	5 00
2762	27 do	Frederick A. Smith	Capitaine	Windsor, N.-E	do	10 00
2763	12 juin	James A. Hersey	Second.	Yarmouth, N.-E	Halifax	10 00
2764	12 do	George Smith	Capitaine	Hantsport, N.-E	do	10 00
2765	12 do	Andrew G. King	Second	Windsor, N.-E	do	5 00
2766	24 do	Alexander Cormier	do	Richibouctou, N.-B	Saint-Jean	5 00
2767	24 do	Albert Sockett	do	Carleton, N.-B	do	5 00
2768	24 do	Wm. Marr Smith	Capitaine	Windsor, N.-E	do	10 00
2769	24 do	James D. Forbes	do	Saint-Jean, N.-B	do	10 00
2770	24 juin	James Adams	do	do	Saint-Jean	10 00
2771	24 do	George E. Morehouse	do	Sandy Cove, N.-E	do	10 00
2772	2 juill.	Henry P. Dennis	do	Rockville, N.-E	Yarmouth	10 00
2773	2 do	Samuel Crosby	Second	Danvers, Mass., E.-U.	do	5 00
2774	24 do	James McNeil	Capitaine	Petite Baie Glacée, C.-B.	Halifax	10 00
2775	24 do	Avard Longley Starratt	do	Cambridge, N.-E.	do	10 00
2776	24 do	Percy Parker	do	Walton, N.-E	do	10 00
2777	24 do	James C. Vickers	do	Halifax, N.-E	do	10 00
2778	24 do	Joseph S. Shaw	do	do	do	10 00
2779	24 do	Charles Graham	Second	Maitland, N.-E	do	5 00
2780	24 do	Milton T. Patterson	do	Sackville, N.-B	Saint-Jean	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds—*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraires.
	1890.					$ cts.
2781	24 juill. ..	George W Colpitts.....	Second.	Pleasant Vale, Elgin, N.B	Saint-Jean....	5 00
2782	24 do ..	Lovitt Nickerson.....	do	Havre de Wood, N.-E...	Yarmouth....	5 00
2783	8 août ..	Robert L. Baker....	Capitaine. ..	Yarmouth, N.-E.....	do	10 00
2784	8 do ..	William B. Hogan.....	Second.....	Annapolis, N.-E.	do	5 00
2785	9 do ..	Frank L. Davidson.....	do	Hantsport, N.-E.....	Halifax.....	5 00
2786	9 do ..	John H. Skaling.....	Capitaine ..	Cambridge, N.-E.	do	10 00
2787	9 do ..	Joseph McQuarrie.....	do ..	Pictou, N.-E.....	do	10 00
2788	9 do ..	George Waters.....	do ..	do	do	10 00
2789	20 do ..	Pleamem F. Loomer.....	Second.....	Ile de Spencer, N.-E....	Saint-Jean....	5 00
2790	20 do ..	Alexander D Taylor.....	Capitaine ..	Londres, Ang.....	do ...	10 00
2791	19 sept. ..	Frederick Wm. T. Lane....	do ..	Saint-Jean, N.-B.	do ...	10 00
2792	19 do ..	George W. Haines..	do ..	Freeport, N.-E	do ...	10 00
2793	19 do ..	John A. Delap.....	do ..	Granville, N.-E.....	do ...	10 00
2794	19 do ..	Alex. McAulay...	Second.....	Sydney, C.-B.....	do ...	5 00
2795	19 do ..	Alex. Parks	Capitaine ..	Port-George, N.-E .. .	Halifax..... .	10 00
2796	14 oct. ..	Ralph McDonald.....	do ..	Yarmouth, N.-E..	Yarmouth....	10 00
2797	9 do ..	John E. T. How	do ..	do	do	10 00
2798	22 do ..	John E. Curtis..... ...	do ..	Damariscotta, Me., E.-U.	Saint-Jean ...	10 00
2799	22 do ..	Edward G. Rouse....	Second.....	Saint-Jean, N.-B..... .	do ...	5 00
2800	22 do ..	George N. Purdy.....	do	Plymouth, N.-B.	do ...	5 00
2801	22 do ..	Edmund W. Eddis..... .	do	Toronto, Ont....	do ...	5 00
2802	22 do ..	Thomas A. Pineo.....	2e second. ..	Cornwallis, N.-E.....	do ...	5 00
2803	22 do ..	Frank R. B. Gardner.....	Capitaine ..	Liverpool, N.-B.....	Halifax.....	10 00
2804	22 do ..	George M. Dexter.....	Second.....	Cheverie, N.-E.....	do	5 00
2805	13 nov. ..	John Steele.....	do	Ile du Prince-Edouard. .	Victoria, C.-B.	5 00
2806	15 do ..	Arthur S. Hatfield	Capitaine ..	Arcadia, N.-E.... ..	Yarmouth ...	10 00
2807	15 do ..	James L. Hemeon..... ..	Second.....	Plymouth, N.-E.....	do	5 00
2808	15 do ..	Brian Carroll.....	Capitaine ..	Pictou, N.-E.....	Halifax.....	10 00
2809	15 do ..	William Crossley.....	Second.....	Windsor, N.-E.....	do	5 0
2810	20 do ..	Anders Patterson.....	Capitaine ..	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean....	10 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pendant les douze mois expirés le 30 novembre 1890.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraire.
	1889.					$ cts.
560	24 déc.	Wm. W. Allen	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Prescott, Ont.	Toronto	8 00
561	24 do	Louis Lefebvre	Cap., vapeur, à l'intér.	Melocheville, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
562	24 do	Joseph Maisonville	Capitaine, bateau-passeur.	Walkerville, Ont.	do	8 00
563	24 do	Wm. Huckabone	Capitaine, eaux de l'intérieur.	Pembroke, Ont.	Ottawa	8 00
564	24 do	John A. McDonald	Capitaine, fret, vapeur.	Dresden, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
565	30 do	Joseph Siddall	Second, vapeur, à l'intérieur.	Kingston, Ont	Kingston	*
566	30 do	Henry W. Peters	Capit., voilier, à l'int.	do	do	.....
567	30 do	Thomas N. Mackey	do do	do	do	8 00
568	30 do	James Black	do do	Owen-Sound, Ont.	Toronto	8 00
	1890.					
569	18 janv.	Martin Christiansen	Capit., voilier, cabotage.	Saint Jean, N.-B.	St-Jean, N.-B.	8 00
570	18 do	Charles V. Smith	do vapeur, do	Victoria, C.-B.	Victoria, C.-B.	8 00
571	28 do	Harvey Cross	do voilier, à l'int.	Port-Stanley, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
572	28 do	Ed. Havelock Warnock.	do do cabotage.	Carleton, N.-B	St-Jean, N.-B.	8 00
573	28 do	Carl B. Laugbein	do do do	Saint-Jean, N.-B.	do	8 00
574	28 do	Donald Patterson	do vapeur do	New-Westminster, C.-B.	Victoria, C.-B.	8 00
575	28 do	H. F. Sieward	do voilier do	Victoria, C.-B	do	8 00
576	30 do	Samuel J. Atkinson	do do à l'int.	Port-Dalhousie, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
577	30 do	Malcolm McPhee.	Second, vapeur, do	Toronto, Ont.	Toronto	8 00
578	13 fév.	Dawson Ross	Capit., voilier, cabotage.	LaHave, N.-E	Halifax, N.-E.	8 00
579	13 do	Thomas Lucas	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Windsor, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
580	13 do	Edward Collis	Capitaine, vapeur, cabotage.	Victoria, C-B.	Victoria, B.C.	8 00
581	20 do	Herman G. Hunter	Capit., voilier, cabotage.	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	8 00
582	20 do	John Ed. Jeffery	do do	do	do	8 00
583	20 do	George Perreault	Capitaine, voilier et bateau à vap., à l'int.	Deschambault, P.Q.	Québec	8 00
584	3 mars	John E. Williscroft	Capit., voilier et fret, vapeur, à l'intérieur.	Southampton, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
585	3 do	Daniel Sutherland	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Goderich, Ont.	do	8 00
586	3 do	Walter Percy	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Ottawa, Ont.	Ottawa	8 00
587	3 do	Napoléon Dussault	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Deschambault, P.Q	Québec	8 00
588	3 do	Joseph Blais	Capitaine, voilier, cabotage.	Berthier, P.Q.	do	8 00

* Honoraire payé à l'examen précédent.

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraire.
	1890.					$ cts.
589	6 avril..	Frederick W. Jordan...	Capitaine, vapeur, cabotage.	Baie du Départ, C.-B.	Victoria.....	8 00
590	6 do ..	Stanley Maxwell.....	Capitaine, voilier, cabotage.	Dorchester, N.-B..	St Jean, N.-B.	8 00
591	10 do ..	Samuel Corson..... ...	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine. Ont.	8 00
592	10 do ..	Robert Sanderson. ...	do do ..	Revelstoke, C.-B..	Victoria, C.B.	8 00
593	10 do ..	Jean B. Belanger..	Capitaine, voilier, cabotage.	Kamouraska, P.Q.	Québec.	8 00
594	10 do ..	John Callaghan.....	do do ..	Saint-Jean, N.-B..	St-Jean, N.-B.	8 00
595	10 do ..	Charles J. Crafford.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur,	Ste-Catherine, Ont	Ste-Catherine, Ont.	8 00
596	21 do ..	George Smith.	Capitaine, voilier, à l'intérieur.	Kincardine, Ont..	do ..	8 00
597	24 do ..	John McCoy.	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Prescott, Ont.....	Ottawa.....	8 00
598	29 do ..	Thomas Gallagher	Second, voilier, à l'intérieur.	Ste-Catherine, Ont	Ste-Catherine, Ont.	4 00
599	29 do ..	Frederick Hedderick....	do do ..	Amherstburg, Ont.	do ..	4 00
600	29 do .	Angus McKay.....	do do ..	Inverhuron, Ont..	Toronto.....	4 00
601	29 do ..	Alfred Ouellette.....	do do ..	Lachine, P.Q.....	Ottawa.....	4 00
602	29 do ..	John McGowan..... ...	do do ..	Carillon, P. Q.....	do	4 00
603	29 do ..	James W. Corkham....	Capitaine, voilier, cabotage.	Pooks Creek, N.E.	Lunenburg, N.-E.	8 00
604	29 do ..	Norman Saunders	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Collingwood, Ont..	Ste-Catherine.	8 00
605	29 mars ..	John McRae.. ...	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Meaford, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
606	29 do ..	Joseph Philip, jr..	Capitaine, voilier, à l'intérieur.	Port-Hope, Ont...	Toronto.....	8 00
607	29 do ..	Grafton McDonald....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Port-Lambton, Ont	Ste-Catherine.	8 00
608	29 do ..	John Wm. Doyle.....	do do do	Kingston, Ont....	Kingston.....	8 00
609	29 do ..	Odilon Marcoux.....	do do do	St-Michel, P.Q.. .	Québec... .	8 00
610	29 do ..	Louis James Pyette.....	do do do	Owen-Sound, Ont.	Toronto	8 00
611	17 avril...	John Weston.....	Capitaine, voilier, cabotage.	Kingston, Ont....	Halifax.....	8 00
612	17 do ..	George A. White.	do do	Canada Creek, N.E	do	8 00
613	17 do ..	Holden White.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Walkerville, Ont..	Ste-Catherine.	8 00
614	17 do ..	Frederick Johnson.....	Capitaine, voilier, à l'intérieur.	Midland, Ont.....	do ..	8 00
615	17 do ..	James W. Dill.	Capit., voilier, cabotage, et second, étranger.	Avondale, N.E...	St-Jean, N.-B.	8 00
616	17 do ..	Andrew Welsh.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Ste-Catherine, Ont	Ste-Catherine.	8 00
617	17 do ..	Christopher Humble....	Second, vapeur, à l'intérieur.	Brockville, Ont...	Ottawa.	4 00
618	21 do ..	James McNabb.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Collingwood, Ont..	Toronto	8 00
619	21 do ..	John Coons	Second, voilier, à l'intérieur.	Port-Dalhousie, O.	Ste-Catherine.	4 00
620	21 do ..	John Malcolmson... ..	Second, vapeur, à l'int.	Hamilton, Ont....	do ..	4 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraire.
	1890.					$ cts.
621	21 do ..	Neville Harbottle.... ..	Second, vapeur, à l'intérieur.	Toronto, Ont.....	do ..	4 00
622	21 do ..	Chas. H. Nicholson....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Kingston, Ont....	Ottawa....	8 00
623	21 do ..	George Philip.....	Second, voilier, à l'intérieur.	Toronto, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
624	21 do ..	Joseph Tymon.....	Second, vapeur, baie de Toronto.	do	do ..	8 00
625	21 do ..	Raphael Barrette.....	Capitaine, bateau-passeur.	Laprairie, P.Q....	Ottawa.....	8 00
626	21 do ..	David McAllister.	Capitaine, fret, vapeur, à l'intérieur.	Port-Colborne, Ont	Ste-Catherine.	8 00
627	21 avril ..	John F. Quinn.	Second, bateau-passeur, baie de Burlington.	Sainte - Catherine, Ont.	do	4 00
628	21 do ..	Charles E. Ryan..	Second, bateau-passeur, à l'intérieur.	Welland, Ont.....	do	4 00
629	1er mai ..	James D. McGrath.	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Port-Dalhousie, Ont.	do	8 00
630	1er do ..	John A. Montgomery...	Second, vapeur, à l'intérieur.	Collingwood, Ont.	do	4 00
631	1er do ..	Peter Kerwin.	Second, voilier, à l'intérieur,	Sarnia, Ont.	do	4 00
632	1er do ..	Omer Fortier.....	Second, vapeur, à l'intérieur.	St-Deziel, Lévis, Qué.	Québec.....	4 00
633	1er do ..	Bertram Bennett.....	Second, vapeur, à l'intérieur.	Midland, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
634	2 do ..	George Rouse	Capitaine, voilier, cabotage.	Saint-Jean, N.-B..	Saint-Jean ...	8 00
635	9 do ..	Nelson Payzant.....	do	Lockeport, N.-E..	do	8 00
636	9 do ..	Chas. J. McBride.	do	Harbourville, N.-E	do	8 00
637	13 do ..	Joshua D. Little.....	Second, vapeur, à l'intérieur.	Washademoak, N.-B.	do	4 00
638	20 do ..	Patrick Kerwin.	Capitaine, vap. et voilier, à l'intérieur.	Sarnia, Ont.... ..	Ste-Catherine.	8 00
639	20 do .	William Board..... ...	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Torrance, Ont.....	do	8 00
640	28 do ..	George J. Guy.....	Second, voilier, à l'intérieur.	Hamilton, Ont....	do	4 00
641	28 do ..	Thomas Gauley.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Saut Sainte-Marie, Ont.	do	8 00
642	28 do ..	John McAulay...	Second, vapeur et voilier, à l'intérieur.	Southampton, Ont.	do	4 00
643	28 do ..	George T. Dunn.....	Second, vapeur, à l'intérieur.	Owen-Sound, Ont.	do	4 00
644	12 juin ..	Arthur N. McGray.. ..	Capitaine, voilier, cabotage.	Ile du Cap-Sable, N.-E.	Halifax.....	8 00
645	12 do ..	Robert Hy. Harding....	do	Tusket, N.-E.....	Saint-Jean....	8 00
646	12 do ..	Winton D. Lent...	do	Freeport, N.-E...	do . .	8 00
647	17 do ..	Robert Ivey	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Port-Dover, Ont..	Ste-Catherine.	4 00
648	17 do ..	Patrick Farley..	Second, vapeur, baie de Toronto.	Toronto, Ont.....	do	4 00
649	17 do ..	George Wm. Pearson....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Owen-Sound, Ont.	do	4 00
650	17 do .	William H. Braund....	Second, vap'r, Toronto.	Sainte - Catherine, Ont.	do	4 00
651	17 do ..	John Kelley.....	Second, bateau-passeur, à l'intérieur.	Toronto, Ont.. ...	do	4 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraire.
	1890.					$ cts.
652	17 do ..	Charles Gouin.	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	St-Ours, Qué.....	Québec.	8 00
653	3 juillet .	Ernest Kinney.....	Capitaine, voilier, cabotage et second, lg crs.	Yarmouth, N.-E..	Yarmouth....	8 00
654	4 do ..	James A. Thorburn....	Second, vapeur, à l'intérieur.	Kincardine, Ont..	Ste-Catherine.	4 00
655	12 do ..	Georges A. Symes.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Sarnia, Ont..... .	do .	8 00
656	12 do ..	William P. Horan.....	Second, vapeur, à l'intérieur.	Prescott, Ont.	Ottawa.....	4 00
657	15 do ..	John Jeffrey.	Second, vapeur, à l'intérieur.	Huntsville, Ont...	Ste-Catherine.	8 00
658	28 do ..	Legget S. Hauselpacker.	Capitaine, voilier, cabotage.	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean....	8 00
659	28 do ..	Andrew G. Campbell ...	Second, vapeur, à l'intérieur.	Collingwood, Ont..	Ste-Catherine.	4 00
660	5 août .	George Heather	Capitaine, voilier, cabotage.	Pugwash, N.-E...	Halifax..	.....
661	5 do ..	Luther W. Norton.....	do do	New-York, E-U...	Saint-Jean....	8 00
662	6 do ..	Charles Hy. Cates	Second, voilier, cabotage.	Vancouver, C.-B..	Victoria..	4 00
663	6 do ..	Frederick W. Stewart...	Capitaine, voilier, à l'intérieur.	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
664	6 do ..	Roderick D. Campbell..	Capitaine, voilier, cabotage.	Petite Baie Glacée, C.-B.	Sydney.....	8 00
665	6 do ..	James Stewart.	Second, voilier, à l'intérieur.	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine.	4 00
666	6 do ..	Samuel G. Scagel.....	Second, vapeur, à l'intérieur.	Sarnia, Ont.....	do .	4 00
667	20 do ..	Leander H. Porter.....	Second, voilier, cabotage.	Granville (Bas), N.-E.	Saint-Jean....	4 00
668	20 do ..	James M. Doyle.....	Capitaine, vapeur, cabotage.	San-F'ancisco, E-U	Victoria.....	8 00
669	3 sept. ..	John McGrath.	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Port-Dalhousie, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
670	3 do ..	Andrew Rogue.....	do ..	Killarney, Ont ...	do .	8 00
671	3 do ..	John W. Hayley.....	do ..	Gravenhurst, Ont.	do .	8 00
672	3 do ..	Wm. M. Alderson.....	do ..	Port-Dover, Ont..	do .	8 00
673	3 do ..	Thomas W. Jackman....	do ..	Toronto, Ont.....	do .	.....
674	3 do ..	Edward E. Whistler....	Second, voilier, cabotage.	Victoria, C.-B....	Victoria, C.-B.	4 00
675	10 do ..	Joseph J. Cowan.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Prescott, Ont.....	Ottawa.....	8 00
676	20 do ..	Peter Poerior..	Capitaine, voilier, cabotage.	Sydney, C.-B. ...	Sydney, C.-B	8 00
677	20 do .	Clement Barkhouse.....	do do	Meaford, Ont.....	Halifax, N.-E	8 00
678	20 do ..	Frank R. Churchill.....	Second, voilier, cabotage.	Yarmouth, N.-E..	do ..	4 00
679	26 do ..	William E. Pitt	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Greenwick, N.-B.	St-Jean, N.-B	8 00
680	26 do ..	Arthur F. Hains..	Capitaine, voilier, cabotage.	Freeport, N..E...	do ..	8 00
681	26 do ..	George H. Cochrane....	do do	Cap Hopewell, N.-B.	do ..	8 00
682	26 do ..	Judson M. Collins.....	do do	Advocate Harbour, N.S.	do .	8 00
683	6 oct. ...	John Andrew Cates.....	Second, voilier, cabot.	Vancouver, C.-B.	Victoria, C.-B	4 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraire.
	1890.					$ cts.
684	6 oct....	John Mowat	Second, vapeur, à l'intérieur.	Toronto. Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
685	9 do ..	John M. Croscup.....	Capitaine, voilier, cabotage.	R. de l'Ours, N.-E.	Yarmouth, NE	8 00
686	22 do ..	Frank B. Burgess.....	Second, voilier, cabotage.	Burlington, N.-E..	Halifax, N.-E.	4 00
687	13 nov. ..	Gilbert Johnston.....	Second, vapeur, à l'intérieur.	Kingston, Ont....	Kingston, Ont	4 00
688	13 do ..	William Newburn	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Parry Sound, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
689	13 do ..	Augustus Fraser.....	Capitaine, voilier, cabotage.	Kingston, comté de Kent, N.-B.	St-Jean, N.-B.	8 00
690	13 do ..	R. W. Danter	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Parry Sound, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
691	13 do ..	Francis Scott.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Collingwood, Ont.	do ..	8 00
693	17 do .	James M. Christensen...	Capitaine, vapeur, cabotage.	Victoria, C.-B....	Victoria, C.-B.	8 00
694	17 do ..	Wallace Langley.....	Second, vapeur, cabotage.	do	do ..	4 00
695	17 do ..	Erik Magnuson.....	Second, voilier, cabotage.	Saint-Jean, N.-B..	St-Jean, N.-B.	4 00
696	24 do ..	William J. McMenemy..	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Bruce Mines, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
697	24 do ..	George Wm. Murchison.	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Toronto, Ont.... .	do ..	8 00
698	24 do ..	Ralph W. Lee....	Second, vapeur, à l'int.	Bracebridge, Ont..	do ..	4 00
699	24 do ..	John Rosie.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Owen-Sound, Ont.	do ..	8 00
700	24 do ..	Herman Matchenbacker.	Second, vapeur, à l'int.	Rosseau, Ont.....	do ..	4 00
701	24 do ..	Wm. S. Richmond.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Parry Sound, Ont.	do ..	4 00
702	24 do ..	John Campbell.....	Capitaine, voilier, à l'intérieur.	Sarnia, Ont.....	do ..	8 00
703	24 do ..	James Morrow.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Owen-Sound, Ont.	do ..	8 00
704	24 do ..	Achille Tremblay.....	Capitaine, voilier, cabotage.	Les Eboulements, P.Q.	Québec..... .	8 00
705	24 do ..	Gilbert A. Arthur.....	Second, vapeur, à l'int.	Picton, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
706	29 do ..	Ernest Cadotte.....	Second, vapeur, à l'int.	Midland, Ont.....	do ..	4 00
707	29 do ..	Gilbert Hy. Calway. ..	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Parry Harbour, O.	do ..	8 00
708	29 do ..	Wm. H. Clendinning...	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Toronto, Ont.....	do ..	8 00
709	29 do .	Charles Martin.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Midland, Ont.....	do ..	8 00

Liste des certificats de service délivrés aux capitaines et seconds, pour l'année expirés le 30 novembre 1890.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Honoraire.
	1889.					$ cts.
2757	24 déc.	James Hills	Second, voilier, à l'intérieur.	Port-Hope, Ont.	Toronto	2 00
2758	30 do	Porter J. Wilcox	Capitaine, voilier, cabotage.	Louisburg, C.-B.	Halifax, N.-E.	4 00
2759	30 do	Silas F. Knowlton	do do	Advocate, N.-E.	do	4 00
	1890.					
2760	18 jan.	Frederick Gough	do do	St-Martin, N.-B.	St-Jean, N.-B.	4 00
2761	18 do	Arthur Curry	Second, voilier, cabotage.	Windsor, N.-E.	Halifax, N.-E.	2 00
2762	28 do	Mathew Gelston	Capitaine, vapeur, baie Georgienne.	Meaford, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2763	28 do	Antoine Duval	Capitaine, vapeur, rivière Ottawa.	Ottawa, Ont.	Ottawa	4 00
2764	28 do	George Albert Glaspy	Second, voilier, cabotage.	St-Jean, N.-B.	St-Jean, N.-B.	4 00
2765	28 do	John Gundy Gidley	Capitaine, vapeur, à l'intérieur,	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	6 00
2766	30 do	George D. Wilson	Capitaine, vapeur, cabotage.	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro' N.-E.	4 00
2767	30 do	Isaiah Robinson	Capitaine, voilier, cabotage.	Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	4 00
2768	20 fév.	William Eligh	Capitaine, barge à vapeur, à l'intérieur.	Kemptville, Ont.	Ottawa	4 00
2769	3 mars	Daniel C. McMorris	Second, vapeur, à l'int.	Kamloops, C.-B.	do	2 00
2770	3 do	Thos. D. Shorts	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Vernon, C.-B.	Victoria, C.-B.	4 00
2771	3 do	Benjamin Terrio	Capitaine, voilier, cabotage.	Arichat Ouest, N.E	Halifax, N.-E.	4 00
2772	3 do	James Quinn	Capitaine, voilier, à l'intérieur.	Oakville, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2773	3 do	Maxime Joyce	Capitaine, voilier, cabotage.	Descousse, Cap-Breton.	Halifax, N.-E.	4 00
2774	4 do	Arthur Cushing	Capitaine, vapeur, rivière Ottawa.	Ottawa, Ont.	Ottawa	4 00
2775	6 do	George A. McAloney	Capitaine, voilier, cabotage.	St-Jean, N.-B.	St-Jean, N.-B.	4 00
2776	10 do	James Gauley	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Collingwood, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2777	10 do	Jos. Jackson Redmond	Capitaine, voilier, à l'intérieur.	Picton, Ont.	Picton, Ont.	4 00
2778	29 do	Thos. H. Mapplebeck	Capitaine, voilier, cabotage.	Havre Victoria, N.-E.	Kentville, N-E	4 00
2779	29 do	James Llewelyn	Capitaine, voilier, cabotage.	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro', N.-E.	4 00
2780	29 do	Edward York	do do	do	do	4 00
2781	29 do	Dennis J. Melanson	do do	Anse Gilbert, N.-E.	Weymouth, N.-E.	4 00
2782	29 do	Joseph Bertrand	Second, vapeur, à l'intérieur.	Ottawa, Ont.	Ottawa	2 00
2783	21 do	Francis Roberts	do voilier do	St-Catherine, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	2 00
2784	21 do	Francis Le Blanc	Capitaine, voilier, cabotage.	Anse Belliveau, N.-E.	Halifax, N.-E.	4 00
2785	21 do	Angus D. Richard	do do	Anse Getson, N.-E.	Lunenburg, N.-E.	4 00
2786	21 do	Peter Haga Johnson	do do	Vancouver, C.-B.	Victoria, C.-B.	4 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					$ cts.
2787	21 mars ..	John Pearson..	Second, vapeur, à l'intérieur.	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	2 00
2788	21 do ..	Charles Chambers	Second, à voiles, à l'intérieur.	Kingston, Ont....	Kingston, Ont.	2 00
2789	21 do ..	Joseph Michea	do do	Wolfe Island, Ont	do	2 00
2790	21 do ..	Patrick Boyle	do do	Ste-Catherine, Ont	Ste-Catherine, Ont.	2 00
2791	21 do ..	Lawrence Belmore ...	Capitaine, vapeur, lac Huron.	Southampton, Ont.	do	4 00
2792	21 do ..	Angus A. McKenzie....	Capitaine, vapeur, baie Georgienne.	Wiarton, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2793	21 do ..	John H. Wheaton.....	Second, à voiles, cabotage.	Tenescape, N.-E..	Parrsboro', N.-E.	2 00
2794	1er mai ..	Joseph O. Read..... .	Capitaine, à voiles, cabotage.	Pugwash, N.-E...	Halifax, N.-E	4 00
2795	1er do ..	John Gillis..	do do	Pictou, N.-E.....	Pictou, N.-E..	4 00
2796	1er do ..	George R. McPherson ..	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Sarnia, Ont.....	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2797	6 do ..	John Finnerty.....	Capitaine, barge à vapeur, canal Rideau.	Ottawa, Ont.....	Ottawa	4 00
2798	9 do ..	James F. White.....	Second, à voiles, cabotage.	Canada Creek, N-E	Halifax N.-E	2 00
2799	9 do ..	Albert H. Stiles.....	Capitaine, à voiles, cabotage.	Hopewell, N.-B...	do	4 00
2800	9 do ..	Thomas A. Northrop ...	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	St-Jean, N.-B....	St-Jean, N B.	4 00
2801	20 do ..	Amos Sabean.....	Capitaine, à voiles, cabotage.	Port-Medway, N-E	Halifax, N E.	4 00
2802	28 do ..	William Lalonde.....	Capitaine, remorqueur à vapeur, rivière des Français.	Rivière des Français, Ont.	Ste-Catherine Ont.	4 00
2803	28 do ..	William Thos. Firby	Capitaine, vapeur, Ste-Croix.	Windsor, Ont.....	do	4 00
2804	28 do ..	George Abner Morris....	Capitaine, à voiles, cabotage.	Advocate Harbour, N.E.	Parrsboro', N.-E.	4 00
2805	28 do ..	Robert Johnston	Second, vapeur, à l'intérieur.	Hamilton, Ont....	Ste-Catherine, Ont.	2 00
2806	12 juin ..	Chas. G. Cleaveland.....	Capitaine, à voiles, cabotage.	Plympton, N.-E..	Weymouth, N.-E.	4 00
2807	12 do ..	James Durwin	do do	St. John, N.-B....	St-Jean, N.-B.	4 00
2808	17 do ..	Jeremiah Hurley.....	Second, à voiles, à l'intérieur.	Kingston, Ont....	Kingston, Ont.	4 00
2809	17 do ..	Richard Gawley.....	Capitaine, à voiles, à l'intérieur.	Spry, Ont..... ...	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2810	17 do ..	Phidelem Blouin.....	Capitaine, à voiles, cabotage.	Saint-Jean, Ile d'Orléans, P.Q.	Québec.... ..	4 00
2811	4 juill. ..	William Stalker....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Penetanguishene, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2812	4 do ..	Thomas Percy.	do do	Cardinal, Ont.....	Ottawa.....	4 00
2813	4 do ..	Eugene Ed. Jenks.	Capitaine, à voiles, cabotage.	Parrsboro', N.-E..	Parrsboro', N.-E.	4 00
2814	15 do ..	Geo. N. Whattam... .	Capitaine, à voiles, à l'intérieur.	Milford, Ont.....	Kingston, Ont.	4 00
2815	15 do ..	Joseph Goodwin.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Toronto, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2816	28 do ..	Alfred Harris.....	do do	Wallaceburg, Ont.	do ..	4 00
2817	28 do ..	David Ostrander	Second, à voiles, à l'intérieur.	Co. du Prince-Edouard, Ont.	Kingston, Ont.	2 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					$ cts.
2818	5 août ..	Alexander Marks.	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Dartmouth, N.-E.	Halifax, N.-E.	4 00
2819	5 do ..	John H. Marks.....	do do ..	do ..	do ..	4 00
2820	5 do ..	James W. Graham.....	do do ..	do ..	do ..	4 00
2821	5 do ..	Leonard Moser..	Second, vapeur, à l'intérieur.	do ..	do ..	2 00
2822	5 do ..	Levi Whitman.....	do do ..	do ..	do ..	2 00
2823	5 do ..	John B. Mitchell.....	Capitaine, cabotage et à l'intérieur.	do ..	do ..	4 00
2824	5 do ..	James Murphy.....	Capitaine, à voiles, cabotage, et second, étranger.	Riv. Jean, N.-E...	do ..	4 00
2825	5 do ..	Charles Reid	Capitaine, à voiles, cabotage.	Pointe Brulé, N.-E.	Pictou, N.-E..	4 00
2826	5 do ..	George May.....	Second, à voiles, cabotage.	Dartmouth, N.-E..	Halifax, N.-E.	2 00
2827	5 do ..	John Bengough.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Toronto, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
2828	8 do ..	Joseph F. Swain..	Capitaine, à voiles, cabotage.	Cap-Negro, N.-E..	Halifax, N.-E.	4 00
2829	8 do ..	Thaddeus Sabeau.....	do do ..	Port-Medway, N.-E.	do ..	4 00
2830	11 do ..	John Rowe.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Trenton, Ont.	Kingston, Ont.	4 00
2831	11 do ..	Alex. McRae.....	do do ..	Wallaceburg, Ont.	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2832	20 do ..	George Heather	Capitaine, à voiles, cabotage	Pugwash, N.-E...	Pugwash, N.-E	4 00
2833	20 do ..	Jacob R. Woodcock.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Deseronto, Ont....	Kingston	4 00
2834	3 sept. ..	James Jarrell	do do ..	Baie Seeley's, Ont.	do	4 00
2835	3 do ..	Joseph E. Morris.....	Capitaine, à voiles, cabotage.	Advocate Harbour, N.-E.	Parrsboro', N.-E.	4 00
2836	3 do ..	William Ostrander.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Picton, Ont.....	Kingston, Ont.	4 00
2837	10 do ..	William Ed. Hays.....	Capitaine, vapeur, cabotage.	Canada Creek, N.-E.	Parrsboro', N.-E.	4 00
2838	13 do ..	Francis G. Rudolf.....	Capitaine, vapeur, à l'intérieur.	Halifax, N.-E.....	Halifax, N.-E.	4 00
2839	20 do ..	Ira Breck Folger	Second, vapeur, à l'intérieur.	Kingston, Ont....	Kingston, Ont.	2 00
2840	6 oct. ..	Owen Thomas.....	Capitaine, cabotage....	Victoria, C.-B....	Victoria, C.-B.	4 00
2841	22 do ..	George E. Brooks.....	Capitaine, à l'intérieur	Oxendon, Ont.....	Ste-Catherine, Ont.	4 00
2842	13 nov. ..	Wesley Nixon	Second, cabotage.....	Annapolis, N.-E..	Halifax, N.-E.	2 00
2843	17 do ..	Robert Stanwood.....	Capitaine, cabotage...	Yarmouth, N.-E..	St-Jean, N.-B.	4 00
2844	17 do ..	John Ewart Hill.....	do	Walton, N.-E.....	Halifax, N.-E.	4 00
845	24 do ..	Lewis A. Ostrander.....	Second, à l'intérieur...	Pointe-Traverse, Ont.	Kingston, Ont.	3 00

LISTE des certificats d'aptitude et de service qui ont été annulés pendant l'année 1890.

N° du certificat.	Nom.	Rang.	Cause de l'annulation.	Date de l'annulation ou suspension.
				1889.
2349	Byron D. Porter.	Second, aptitude....	Elevé à un rang supérieur.....	23 décembre.
2456	George Wm. McBurnie	do do	do	23 do
2450	Welton Davison	do do	do	23 do
2488	Charles McDonald	2e second....	do	23 do
				1890.
2585	Johan Lundgvist.....	Second...	do	9 janvier.
1785	Charles W. Porter	Capitaine	Noyé le 27 décembre 1889, à Digby-Neck, N.-E.....	9 do
2390	Nehemiah Wilson. ...	Second.....	Elevé à un rang supérieur.....	22 do
2415	Robert C. Wells	do	do	14 février.
97	Reuben T. Morehouse.	Capitaine, service...	do	13 mars.
2558	George Thos. Pearce ..	Second, aptitude....	do	13 do
2529	Duncan R. McLean...	2e second do	do	3 avril.
2510	Frederic Nelson.....	Second do	do	3 do
2509	Major Hy. Greeno.. .	do do	do	3 do
2597	Victor Eugene Young.	do do	do	16 do
2598	Albert A. Sears.....	do do	do	16 do
2501	Andrew J. Simms.....	Capitaine do	Mutilé, nouveau certificat émis	22 do
589	Ingram B. Bowlby....	do do	Décédé à Portland, Orégon, E.-U., 25 mars 1890.....	5 mai.
905	George L. Ritchie.....	do do	Suspendu pendant six mois depuis le 22 janv. 1890, pour avoir par négligence fait échouer le *Tanjore* à Litter River Head, N.-B.	
2409	Henry Parker Weaver.	Second.....	Elevé à un rang supérieur	9 do
1660	Jonathan Rodney.	do	do	16 do
2505	Frederick A. Smith...	do	do	4 juin.
2164	George Smith.....	do	do	— do
1649	Joseph Chadsey.....	Capitaine	Mort à Rio Janeiro des fièvres jaunes, 25 mars 1890.....	12 do
1417	George Marr.....	do	Mort à Rio Janeiro des fièvres jaunes, 27 mars 1890.	12 do
867	Albert Davidson	do	Mort en mer à bord de la barque *Genoa*.	20 do
2578	George Ed. Morehouse.	Second.....	Elevé à un rang supérieur	20 do
2596	James Adams.....	do	do do	20 do
2577	William M. Smith....	do	do do	20 do
2623	Ernest Kinney.....	do	do do	26 do
2403	Henry P. Dennis.....	do	do do	26 do
2616	Joseph Smith Shaw...	do	do do	11 juillet.
2496	James McNeil.	do	do do	11 do
2586	Avard L. Starratt.....	do	do do	11 do
2593	Percy Parker.....	do	do do	11 do
2661	James Chas. Vickers..	do	do do	11 do
627	James Murphy	do	Elevé au rang de capitaine, cabotage..	26 do
2662	Robert L. Baker.....	do	Elevé à un rang supérieur	30 do
2387	Joseph McQuarrie ...	do	do do	30 do
2504	George Waters.....	do	do do	2 août.
2603	John H. Skaling.....	do	do do	2 do
1872	John Alden Delap	do	do do	2 do
2131	George W. Hains.....	do	do do	2 do
2442	John E. T. How.....	do	do do	26 septembre.
2600	Ralph McDonald.....	do	do do	26 do
2633	George M. Dexter.....	2e second.....	do do	16 octobre.
2634	Frank R. B. Garden..	do	do do	16 do
2665	John Erskine Curtis ..	Second.....	do do	16 do
2555	A. S. Hatfield.....	do	do do	30 do
2452	Brian Carrol....	do	do do	7 novembre.
2579	Anders Patterson.....	do	do do	15 do
2576	Stack Edgett	do	do do à Hong Kong	15 do
2167	Herbert W. Kenneth..	....	do do do	15 do
857	Jeffrey Babin.....	Capitaine	Mort à Buenos Ayres, juillet 1890.....	15 do

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pour l'année terminée le 30 novembre 1890.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1889.					$ cts.
972	6 déc. ..	John Alfred Rowe	2e classe.....	Charlottetown, I.-P.E...	Halifax.....	5 00
973	11 do ..	Henry Lowry	4e classe.....	Windsor, Ont.....	Toronto	5 00
974	11 do ..	William Lindsay	do	Victoria, C.-B.	Victoria, C.-B.	5 00
975	30 do ..	Henry Hicks.....	2e classe.....	Village Valcartier, P.Q..	Québec.....	5 00
	1891.					
976	21 janv...	Joseph Bélanger.....	do	Lévis, P.Q.....	do	5 00
977	21 do ..	John Jenner Booth.....	do	Chatham, Ont.....	Toronto	5 00
978	21 do ..	George Brown.....	do	Pointe Edouard, Ont....	do	5 00
979	21 do ..	John C. Kelly.....	do	Aldborough, Ont.....	do	5 00
980	21 do ..	Patrick Carr, jeune.....	3e classe.....	Port-Dalhousie, Ont.....	do	5 00
981	21 do ..	Benjamin Tymon.....	4e classe.....	Collingwood, Ont.....	do	5 00
982	21 do ..	David Wesley Munro.....	do	Seeley's Bay, Ont.....	do	5 00
983	21 do ..	George Midland Arnold...	do	Toronto	do	5 00
984	21 do ..	Alfred A. Norton....	do	Muskoka Mills, Ont.....	do	5 00
985	21 do ..	John W. Taylor	do	Collingwood, Ont.....	do	5 00
986	21 do ..	William Lockhart	do	Saint-Jean, N.-B.....	Saint-Jean....	5 00
987	21 do ..	Thomas B. Whelpley	do	do	do	5 00
988	21 do ..	Stephen Burgess.....	do	Owen-Sound, Ont..	Toronto	5 00
989	21 do ..	Robert Chalmers	do	do	do	5 00
990	28 do ..	John McGraw	2e classe; valide dans la G.-B. et ses possessions.	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
991	28 do ..	John Duguid.....	3e classe.....	Halifax, N.-E.....	Halifax.....	5 00
992	13 fév. ..	Mogue Redmond	4e classe	Kingston.....	Kingston.....	5 00
993	13 do ..	Jonathan Taylor.....	3e classe.....	do	do	5 00
994	13 do ..	Russel K. Nash.....	do	Morrisburg, Ont.....	Changé.....	5 00
995	13 do ..	Staines Veech.....	4e classe.....	Garden Island, Ont.....	Kingston	5 00
996	13 do ..	Overton James Hickey....	3e classe.....	Kingston, Ont..	do	5 00
997	13 do ..	Thomas W. Morrison.....	do	Détroit, Mich., E.-U....	Changé.....	5 00
998	18 do ..	Andrew J. More.....	Permis.....	Brookfield-Sud, N.-E....	Halifax, N.-E.	2 00
999	3 mars ..	William Halferty.....	3e classe.....	Vancouver, C.-B.....	Changé.....	5 00
1000	3 do ..	James Wilson.....	do	Ile aux Perdrix. Saint-Jean, N.-B.	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					$ cts.
1001	21 mars...	Hiram B. Jones	2e classe	Saint-Jean, N.-B	Québec	5 00
1002	21 do ...	William Monat	do	Victoria, C.-B	Victoria	5 00
1003	21 do ...	Frank Goodwin	4e classe	Peterboro', Ont	Toronto	5 00
1004	21 do ...	Louis Ouellet	do	Village Lauzon, P.Q	Québec	5 00
1005	21 do ...	Sandford Donnelly	do	Kingston, Ont	Kingston	5 00
1006	21 do ...	James W. Archibald	do	Hamilton, Ont	Toronto	5 00
1007	21 do ...	Charles N. Shaw	do	Seaforth, Ont	do	5 00
1008	21 do ...	Albert Ed. House	do	Port-Dalhousie, Ont	do	5 00
1009	21 do ...	George Jackson Vandusen.	do	Lion's Head, comté de Bruce	do	5 00
1010	21 do ...	George Booth	do	Kingston, Ont	do	5 00
1011	21 do ...	James Tetro	do	do	do	5 00
1012	21 do ...	John Evans	do	do	Kingston	5 00
1013	21 do ...	Albert J. Woodward	do	do	do	5 00
1014	12 do ...	James Watman	do	Toronto	Toronto	5 00
1015	21 do ...	Clark Wilbur	do	Havre de Victoria, Ont	do	5 00
1016	21 do ...	George Gagnon	do	Lévis	Québec	5 00
1017	21 mars...	Archibald Cumming	do	Kingston, Ont	Kingston, Ont.	5 00
1018	11 avril...	Joseph Arton	3e classe	Collingwood, Ont	Toronto	5 00
1019	11 do ...	Mathew Hy. Chisholm	do	Toronto	do	5 00
1020	11 do ...	John McH. Donaldson	do	do	do	5 00
1021	11 do ...	Oscar Humerfelt	do	do	do	5 00
1022	11 do ...	Henry Parker	do	do	do	5 00
1023	11 do ...	Cléophas Samson	do	Village de Bienville, P.Q.	Québec	5 00
1024	11 do ...	Elzéar Lacroix	do	do do	do	5 00
1025	11 do ...	Joseph Ruel	do	Lévis, P.Q	do	5 00
1026	11 do ...	Andrew Elliot	do	Midland, Ont.	Toronto	5 00
1027	28 do ...	Alexander Campbell	Permis	Pictou, N.-E	Halifax, N.-E.	2 00
1028	28 do ...	George Hy. Shutliff	do	Gananoque, Ont	Kingston, Ont.	2 00
1029	10 mai...	Chas. G. C. Simpson	1ère classe, valide dans la G.-B. et ses possessions.	Montréal	Montréal	5 00
1030	10 do ...	Gavin Hamilton, Ont	1ère classe	Québec	Québec	5 00
1031	10 do ...	Lucien Marchand	2e classe	Montréal	Montréal	5 00

LISTE des certificates d'aptitude accordés aux mécaniciens, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					$ cts.
1032	10 mai ...	George Gendron.....	4e classe.....	Montréal.....	Montréal.....	5 00
1033	10 do ...	Richard Toupin.....	do	Champlain. P.Q.....	do	5 00
1034	10 do ...	William Charlton.....	do	Toronto.....	Toronto.....	5 00
1035	10 do ...	John A. C. Scagel.....	do	Sarnia, Ont.....	Sarnia, Ont...	5 00
1036	10 do ...	Joseph Hamelin.....	do	Village de Lauzon, P.Q..	Québec.....	5 00
1037	10 do ...	Elisha T. McGuire.....	5e classe.....	Vancouver, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1038	10 do ...	Jacob F. Walter.....	do	do	do	5 00
1039	10 mai...	Désiré Maratte.....	do	Village Bienville, Qué...	Lévis.....	5 00
1040	10 do ...	Alphonse Coiret.....	do	St-Joseph de Lévis, Qué..	Québec.....	5 00
1041	10 do ...	James A. Dwyer.....	do	Wisawasa, Ont.....	Montréal.....	5 00
1042	10 do ...	William A. Robertson....	do	Halifax, N.-E.....	Halifax.....	5 00
1043	10 do ...	Martin Luther Crandell...	Permis.....	Port-Perry, Ont.....	Kingston.....	2 00
1044	16 juin...	Norman Neff.....	do	Humberstone, Ont.....	Toronto.....	2 00
1045	16 do ...	Arthur Thomas Lowe.....	do	Port-Carling, Ont.....	do	2 00
1046	16 do ...	Edward Abbey.....	do	Toronto.....	do	2 00
1047	16 do ...	David B. Hayes.....	3e classe.....	Saint-Jean, N.-B.....	Changé.....	5 00
1048	28 do ...	John Senécal.....	Permis.....	Ile Grenadier, Ont.....	Kingston.....	2 00
1049	28 do ...	S. R. Heenan.....	do	Cardinal, Ont.....	do ...	2 00
1050	2 juillet.	George M. Bucher.....	do	Brockville, Ont.....	Toronto.....	2 00
1051	15 do ...	John D. Hoey.....	do	Toronto.....	do ..	2 00
1052	2 août...	Fredk. Sayers Henning....	3e classe.....	do	.....	.....
1053	2 do ...	Jerome Young.....	Permis.....	Peterboro.....	Kingston. ...	2 00
1054	2 do ...	Napoleon Brebeau.....	do	Brockville, Ont.....	do	2 00
1055	2 do ...	Charles Gravel.....	do	Bridgeworth, Ont.....	do	2 00
1056	13 do ...	Duncan Cameron.....	4e classe	Halifax, N.-E.....	Halifax	5 00
1057	13 do ...	Matthew Hayes.....	do	Toronto.....	Toronto.....	5 00
1058	13 do ...	John Kearns.....	do	Pointe Edouard, Ont....	do	5 00
1059	13 do ...	Leonard G. Holder.....	do	Yarmouth, N.-E.....	Yarmouth....	5 00
1060	13 do ...	Ernest Wyman.....	do	do	do	5 00
1061	13 do ...	Alexander Bertram.....	do	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	5 00
1062	13 do ...	William S. Turner.....	do	Pointe Edouard, Ont....	Toronto.....	5 00
1063	13 do ...	Henry Clay Prichard.....	do	Toronto.....	do	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux mécaniciens—*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1890.					$ cts.
1064	13 août ..	George Lawson.....	4e classe.. ...	Montréal.....	Montréal.....	.....
1065	13 do ..	Xavier Hamelin.....	2e classe.....	Village Bienville, Qué...	Québec.....	5 00
1066	13 do ..	James N. Dick	do ..	Québec	do .. .	5 00
1067	13 do ..	Robert L. Fraser..	3e classe.....	New-Westminster	Victoria.	5 00
1068	14 do ..	Matthew Hayes.....	Permis.... ..	Toronto	Toronto	2 00
1069	14 do ..	Thomas Hy. Sheffield.....	do	Sutton-Ouest, Ont	do	2 00
1070	14 do ..	William Powles.	do	Tyendinaga, Ont..	Kingston.	2 00
1071	14 do ..	Samuel Emerson.....	3e classe.....	Fort Chipewyan, Ont....	Changé	5 00
1072	22 do ..	Clément Montville..	Permis.	Thurso, Qué....	Montréal.....	2 00
1073	2 sept...	Gilbert S. H. Sproatt.	2e classe, valide en Grande-Bretagne et ses possessions.	Victoria, C.-B.....	Victoria	5 00
1074	19 do ..	Francois Gendrois, jne....	3e classe.....	Sorel, Qué.....	Changé	.....
1075	19 do ..	William Lewis Armstrong.	do	Ottawa.....	do	5 00
1076	19 do ..	Thomas O'Marra.....	Permis.	Lombardy, Ont.....	Smith's Falls.	2 00
1077	29 nov. ..	George Dick.....	3e classe.....	Chatham, N.-B.....	Changé	5 00

ANNEXE No 29.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL, ANNÉE 1890.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
10 RUE SAINT-JEAN ET 39 RUE SAINT-SACREMENT,
MONTRÉAL, 6 janvier 1891.

L'honorable M. CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre du conseil de cette Chambre, et en conformité de l'article 31 de l'acte concernant l'emploi de gardien de port, 45 Vict., chap. 45, les documents suivants :—

1. Le rapport du gardien du port pour l'année 1890.
2. L'état apuré des recettes et dépenses du bureau du gardien du port pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.
3. Un état des placements des fonds de surplus du gardien du port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEO. HADRILL,
Secrétaire.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
MONTRÉAL, 31 décembre 1890.

Au président et au conseil de la Chambre de Commerce de Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel de ce bureau, avec l'état des recettes et dépenses de l'année 1890.

La saison de la navigation maritime s'est ouverte le 30 avril par l'arrivée au port des navires à vapeur *Oregon*, *Sardinian* et *Lake Nipigon*. Ils furent suivis de près par d'autres steamers, et le 26 mai arrivait le premier voilier, la barque *Sophie of Wilhelmine*, venant de Buenos-Ayres. Le *Gerona* est le premier navire à hélice qui nous soit venu cette année en passant, le 16 mai, par le détroit de Belle-Isle, où il rencontra de grandes quantités de glace. Le *Brazilian*, à hélice, a été le dernier navire maritime à quitter le port : il est parti le 24 novembre.

Trois cent soixante et trois navires ont été inscrits dans notre bureau cette année, soit un de plus qu'en 1889, année où le tonnage s'est chiffré par 612,004 tonneaux ; il y a eu, cette année, une diminution de vingt-quatre voiliers, mais une augmentation de vingt-cinq steamers et 40,204 tonneaux : total du tonnage, 652,208. Les navires qui fréquentent maintenant notre port sont plus gros qu'auparavant ; c'est probablement dû à ce que nous avons donné une plus grande profondeur au nouveau chenal.

C'est pour moi un sujet de satisfaction de dire qu'il n'est arrivé aucun naufrage aux navires qui font le commerce entre Québec et Montréal. Nous n'avons pas entendu dire que des navires partis d'ici se soient perdus par suite de surcharge, et aucun de ceux qui composent notre flotte n'a été avarié par la glace qu'ils ont rencontrée en grandes quantités, soit par montagnes flottantes ou par bancs, en venant dans le Saint-Laurent.

Il s'est produit une diminution considérable dans l'exportation de quelques-uns de nos articles ordinaires ; le déficit a été de 883,757 boisseaux de grain, 117,589 sacs de farine et 1,316 tonnes de phosphates, dont l'expédition s'est chiffrée comme suit : grain, 9,075,529 boisseaux ; farine, 543,948 sacs ; phosphates, 22,532 tonnes. Par contre, augmentation considérable pour d'autres articles : bois de service, 8,275,735 pieds ; pommes, 21,583 barils ; minéraux, 2,305 tonnes. L'exportation de ces articles a été : bois de service, 162,565,353 pieds ; pommes, 182,163 barils ; minéraux, 4,197 tonnes. L'exportation de viande, qui avait cessé depuis 1886, a été reprise cette année : elle s'est chiffrée par 1,538 tonnes.

Augmentation très notable dans l'exportation des bêtes à cornes et des chevaux: il a été expédié 119,321 animaux, contre 85,629 en 1889—augmentation de 33,632 Cependant, l'exportation des moutons a tombée de 58,683 à 42,741,—diminution de 15,942.

Les tempêtes qui ont signalé les derniers mois de la saison ont fait subir des pertes sérieuses au commerce de transport des bestiaux; mais d'après les données fournies par les intéressés, la proportion de ces pertes a été faible en comparaison du chiffre des exportations et des autres ports qui expédient du bétail. Cependant, comme ce commerce est très important pour le Canada, il serait bon d'établir un mode d'inspection pour juger de la capacité des navires qui transportent le bétail.

Vingt-trois navires frétés ont été employés au commerce de houille entre les houillères d'en bas et notre port. Ces navires, avec 21 autres de passage, ont apporté ici 413,000 tonnes de houille,—100,304 de plus qu'en 1889.

J'ai été puissamment secondé par mon personnel dans l'administration du bureau, dont l'ouvrage devient chaque année plus ardu, et je constate avec satisfaction qu'il n'y a pas eu de plainte contre la manière dont la loi a été exécutée.

Je suis, messieurs,
Votre obéissant serviteur,
JAS. G. SHAW,
Gardien de port.

ÉTAT des placements du fonds de surplus du bureau du gardien du port de Montréal, et de l'intérêt accumulé pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

Date.	Placements.	Montant.	Intérêt.
			$ cts.
12 janv. 1877..	Dépensé $2,044, achat des obligations de la ville de Montréal, nos 00423, 00424, 00425, 00426, 4, à $500	$2,000 00, à 6 p. 100 p. 12 mois	120 00
16 fév. 1880..	Dépensé $2,380.34, achat des effets du gouvernement	2,300 00, à 4 do ..	92 00
16 août 1880..	Dépensé $7,254.11, achat des effets enregistrés de la ville de Montréal	7,000 00, à 5 do ..	350 00
18 avril 1884..	Dépensé $5,031.34, achat des effets enregistrés à 4 pour 100 de la ville de Montréal, nos 1720, 1721, 1722, 1723, 1724—5, à $1,000	5,000 00, à 4 do ..	200 00
14 mars 1887..	Dépensé $10,320.75, achat du fonds consolidé de la ville de Montréal, classe C—100 parts de $100 chaque	10,000 00, à 4 do ..	400 00
2 nov. 1888..	Déposé à la banque des Marchands du Canada $10,000 sur récépissé nº 13981, à 4 pour 100	10,000 00	
	Emprunt temporaire au fonds de construction du Bureau du commerce, consistant en $5,000 précédemment sur dépôt récépissé à la banque des Marchands, aussi l'intérêt accumulé sur iceux jusqu'au 15 oct. 1890, $155,62; et l'intérêt sur $10,000, maintenant en dépôt récépissé à la banque des Marchands, jusqu'au 30 oct. 1890, $327.68	5,483 30	
	Total du fonds de surplus	$41,783 30 Intérêt, 1890..	1,162 00

EDGAR JUDGE,
Trésorier.
GEO. HADRILL,
Secrétaire.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
MONTRÉAL, 6 janvier 1891.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT.

DT. ETAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1890. AV.

Date.	Recettes.	Montant.	Total.	Date.	Dépense.	Montant.	Total.
1889.		$ cts.	$ cts.	1890.		$ cts.	$ cts.
1 déc....	Balance en caisse	5,006 06		31 déc...	Appointements, etc—		
	do entre les mains du gardien de port	142 92			Jas. G. Shaw, gardien de port	2,000 00	
1890.			5,148 98		Geo. W. Morrison, sous-gardien de port	1,500 00	
31 déc....	Recettes provenant des sources suivantes—				W. J. Anderson, teneur de livres	1,200 00	
	2,191,544 boisseaux de blé				E. J. Hunt, commis	340 00	
	1,344,372 do pois				A. E. Brown, garçon	70 00	
	5,096,510 do blé-d'inde				Chambre de Commerce, dép. du secrétariat	1,000 00	
	230,688 do seigle				Allocation de retraite du gardien de port		
	212,415 do avoine				Jas. G. Shaw, gardien de port	300 00	
	959 ton. de tourteaux oléagineux				Geo. W. Morrison, sous-gardien de port	200 00	
	4,197 do minéraux				Loyer, combust., taxes, éclairage, assur., etc.	437 60	
	543,948 barils de fleur et farine	407 82			Registre de la marine, registre de Lloyd, etc.	70 85	
	1,670 do cendre	16 70			Livres, impressions et papeterie	68 25	
	182,263 do pommes	455 68			Louage de voitures	110 45	
	119,321 bœufs et chevaux	1,193 21			Diverses dépenses	25 10	
	42,741 moutons	106 91			Meubles de bureau	56 88	
	162,565,353 pieds de bois service	812 84			Alf. W. Hadrill, auditeur	60 00	
	91,739 ton. d'articles divers, à 3c	2,752 17					7,439 13
	6,572 do do 2c	131 44			Balance en caisse	7,240 99	
	22,532 do de phosphates	225 32			do entre les mains du gardien de port	166 40	
	Emoluments du gardien de port (à l'entrée)	210 00					7,407 39
	do (à la sortie)	1,405 50					
	Inspections spéciales	462 00					
	Certificats de cargaisons avariées	218 50					
			8,398 09				
	Intérêt sur dépôt dans la caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal	137 45					
	Intérêt sur placements pour 1890	1,162 00					
			1,299 45				
			14,846 52				14,846 52
1891. 1er janv..	Balance		7,407 39				

Examiné et trouvé exact.

ALF. W. HADRILL, *auditeur.*

MONTRÉAL, 5 janvier 1891.

E. et O. E.

JAS. G. SHAW,
Gardien du port.

ANNEXE No 30.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
QUÉBEC, 31 décembre 1890.

L'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, ainsi que l'exige la loi, le rapport suivant des opérations de mon bureau pendant l'année qui finit aujourd'hui.

Sept steamers et douze voiliers ont fait inspecter leurs écoutilles et leur chargement en arrivant de la mer.

Cinquante-cinq navires à vapeur ont été inspectés avant de partir pour la mer, après avoir pris une partie de leur chargement à Montréal et l'autre partie ici. Les bâtiments qui ne transportent pas de grains, ne tombent pas sous le coup des règlements du gardien de port ; par conséquent ils ne sont pas inclus dans l'énumération qui précède.

Cinq steamers et 6 voiliers ont été inspectés à cause d'avaries qu'ils avaient reçues par échouage, abordage ou autrement.

Deux steamers et deux voiliers ont été inspectés pour évaluation.

Trois voiliers ont été inspectés pour constater s'ils pouvaient tenir la mer.

Inspection a été faite de dix-neuf différents lots de cargaisons et matériaux avariés.

Les recettes et dépenses ont été comme suit :—

Recettes de toutes sources	$842 00
Dépenses de bureau	422 00
Solde, revenu net	$420 00

Les navires qui ont reçu les plus graves avaries par échouage ou autrement sont les suivants :—

Le steamer à hélice *Sicilian* s'est échoué en sortant du port de Sydney, C.-B. ; il s'est rendu à Montréal et est revenu à Québec, où il a été mis au bassin et temporairement radoubé ; ensuite il a pris un chargement de bois de construction et s'est rendu en Angleterre.

Le steamer à hélice *Norse King* a été avarié par la glace en venant d'Europe à Montréal avec un chargement général ; il s'est rendu à destination, où il a déchargé et est revenu à Québec ; ici, il a été mis au bassin et complètement radoubé sous l'inspection des Lloyds, conformément à leurs règlements ; ensuite il s'est rendu à Montréal, où il a pris un chargement général et est parti pour l'Angleterre.

Le steamer à hélice *Canopus*, en venant de la Grande-Bretagne à Montréal avec un chargement général, s'est échoué sur le rocher Percé, à la Rivière-du-Loup, où il est resté depuis le 14 jusqu'au 21 mai. La plus grande partie du chargement fut débarquée là ; après cela, il fut relevé et amené à Québec. Le bassin de radoub étant occupé, le navire fut placé sur la grève et radoubé temporairement ; mais comme il ne pouvait pas être convenablement examiné, le certificat du gardien de port lui fut refusé. Plus tard il partit pour l'Angleterre avec un chargement de planches.

Le steamer à hélice *Thornholme* s'est échoué à la Rivière-du-Loup en venant de Pictou, N.-E., avec un chargement de houille ; il fut remis à flot et ramené à Québec. Il est actuellement dans le bassin de M. G. T. Davie recevant un radoub permanent sous l'inspection des Lloyds.

Le steamer à hélice *Barcelona*, en se rendant de Middleboro à Québec avec un chargement de rails et d'autre fer, s'est échoué à l'île Rouge. Il a été amené à Québec, et est actuellement dans le bassin de radoub, attendant de nouveaux ordres.

Le steamer à hélice *Oregon* s'est échoué en entrant dans le port. Il s'est rendu à Montréal, a débarqué son chargement, est revenu à Québec, a été mis au bassin et temporairement radoubé; ensuite il s'est rendu à Montréal, où il a pris un chargement général et est parti pour l'Angleterre.

Le brigantin *Plymouth* s'est échoué au Richelieu en se rendant de Montréal à Saint-Jean, Terreneuve, avec un chargement de grain et de foin; il est venu à Québec, a été placé dans le bassin de M. John Roache, et radoubé ; puis il a rembarqué son chargement et a continué sa route.

Le trois-mâts-barque *Isabel* a été coupé en deux et coulé par le navire à hélice *Lake Nipigon* pendant qu'il débarquait un chargement de mélasse à son quai ; il fut ensuite condamné et vendu.

Le trois-mâts-barque *Magnificent* a reçu de légères avaries dans un abordage en sortant de son mouillage de chargement dans le port; il a été temporairement radoubé et a continué sa route.

La goëlette *Audacious* a été avariée par un abordage.

La goëlette *Marie-Elmire* s'est échouée aux Eboulements en se rendant de Montréal à Saint-Jean, Terreneuve, avec des provisions; elle revint à ce port, reçut un radoub temporaire et continua sa route.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

W. SIMONS,
Gardien de port.

ANNEXE No 31.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1890.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport, accompagné d'un état des recettes et dépenses de l'année terminée aujourd'hui.

J'ai fait l'inspection de onze steamers et de vingt-deux voiliers arrivés avariés pendant l'année. Ces navires ont été réparés, et ceux d'entre eux qui étaient en route pour d'autres ports sont arrivés sains et saufs, avec leurs chargements, à destination.

Onze steamers à destination de la Grande-Bretagne ont embarqué du grain comme partie de leur chargement. La quantité totale de grain expédiée a été 22,143 boisseaux de blé, 211,523 boisseaux d'avoine et 259,821 boisseaux de pois.

Il n'a été commis aucune irrégularité dans le bureau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
DAVID HUNTER,
Gardien de port.

RECETTES et dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1890.

Dt.	$ cts.	Av.	$ cts.
Montant des droits reçes.....	2,330 22	Payé aux aides, dépenses de bureau, etc.	1,262 96
		Montant revenant au gardien de port....	1,067 26
	2,330 22		2,330 22

HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1890.

Je certifie que ce qui précède est un relevé fidèle et exact des recettes et des dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., pendant l'année 1890.

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

ANNEXE No 32.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT-HAWKESBURY, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations de ce bureau, accompagné d'un relevé des droits que j'ai perçus et des dépenses que j'ai faites pendant l'année.

Ci-incluse une liste des navires qui sont arrivés ici avec des avaries et que j'ai inspectés. Ces navires ont tous été radoubés et sont repartis pour leur destination, sauf la goëlette *Nettie M. G.*, qui reste ici jusqu'au printemps, alors qu'elle sera radoubée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

D. W. HENESEY,
Gardien.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ÉTAT des recettes et dépenses de l'année 1890.

Année.	—	Montant payé aux capitaines.	Montant payé aux charpentiers
1890.		$ cts.	$ cts.
Avril.....	1 inspection de la goëlette *Condor*, avariée par le quai.....	8 00	.....
Mai.....	2 do do *Amos B*.....	13 00	.....
Octobre...	2 do do *Maggie Fander*.....	27 00	16 00
	2 do do *Vigilante*.....	18 00	5 00
Novembre	2 do do *Florence C.*.....	28 00	16 00
	1 do do *Olive J.*, d'Halifax.....	18 00	10 00
	2 inspections de la *Katie*, d'Halifax.....	33 00	20 00
Décembre.	1 inspection de la coque et du chargement de la goëlette *Euphrosyne*.	18 00	10 00
	1 do goëlette *Annie Gabz*, d'Halifax.....	18 00	10 00
	2 do do *Nettie M. G.*.....	23 00	10 00
	Total.....	204 00	97 00
		97 00	
	Somme revenant au gardien de port.....	107 00	

J'atteste que ce qui précède est un état exact, au meilleur de ma connaissance.

D. W. HENESEY,
Gardien.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1890.

ANNEXE No 33.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE PICTOU, N.-E., ANNÉE 1890.

PORT DE PICTOU, N.-E., 31 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel, comme gardien de ce port, pour l'année terminée le 31 décembre 1890.

Montant des droits reçus pour inspections	$128 50
Droits payés aux aides.....	30 50
Recettes nettes.....	$ 98 50

Respectueusement soumis.

DANIEL McDONALD,
Gardien de port.

Assermenté devant moi, à Pictou, 31 décembre 1890.

WM MCLAREN, *J. P.*

ANNEXE No 34.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SYDNEY-NORD, C.-B., 20 janvier 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit:—

Dans le cours de la dernière saison, j'ai inspecté 12 voiliers et 3 navires à vapeur.

Ces navires avaient échoué ou reçu d'autres avaries qui ont été réparées dans ce port.

Droits perçus	$204
Dépenses du bureau et autres	40
Recettes	$164

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

DANIEL McKAY,
Gardien de port.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ANNEXE No 35.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE SYDNEY, C.-B., ANNÉE 1890.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SYDNEY, C.-B., 31 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations relevant de l'emploi de gardien de port à Sydney, Cap-Breton, pour l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN LORWAY,
Gardien de port.

A l'honorable CHAS. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du gardien de port de Sydney, Cap-Rreton, du 31 décembre 1889 au 31 décembre 1890.

Dt.	$ cts.	Av.	$ cts.
Inspections de steamers pour soutes à charbon, déclarées à mon bureau à $8	256 00	Honoraires payés aux aides...	62 00
Inspection de deux steamers	30 00	Loyer de bureau et papeterie	40 00
do deux goëlettes	40 00		102 00
		Montant revenant au gardien de port..	224 00
	326 00		326 00

Je certifie que l'état ci-dessus est exact et vrai.

JOHN LOWRAY,
Gardien de port.

SYDNEY, CAP-BRETON,
31 décembre 1890.

ANNEXE No 36.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE YARMOUTH, N.-E., ANNÉE 1890.

YARMOUTH, 1er janvier 1891.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de mes opérations et des affaires de mon bureau en 1890.

J'ai fait douze inspections de navires naufragés.

Les honoraires de ces inspections ont été de..	$155 00
Et j'ai payé pour aide.....	75 00
Soit pour mes services.....	$ 80 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
EBENEZER SCOTT,
Gardien de port.

Je, Ebenezer Scott, de Yarmouth, déclare que le compte ci-dessus est exact et vrai, et je fais cette déclaration solennelle, la croyant en conscience conforme à la vérité, et en vertu de l'acte concernant les serments extra-judiciaires.

Déclaré devant moi, à Yarmouth, ce 2e jour de janvier 1891. } EBENEZER SCOTT.

W. V. BROWN, *J.P.*

ANNEXE No 37.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE ST. ANDREWS, N.-B., ANNÉE 1890.

St. Andrews, N.-B., 31 décembre 1890.

M. Wm. Smith,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de mes opérations en 1890. Les chargements de ces navires se composaient tous de phosphate et étaient en bon ordre, sauf celui de la goélette *Spring Bird* qui avait fait côte. Quelques barils qui formaient le rang de base étaient avariés ; mais les dommages ont été réglés à l'amiable entre le capitaine et le consignataire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN WREN,
Gardien de port.

Rapport du gardien de port de St. Andrews, pour l'année terminée le 31 décembre 1890.

Date.	———	$ cts.
2 janv. . .	Inspection des écoutilles, goélette Welcome Home	2 50
3 do	do do H. G. King.....	2 50
5 do	do do Aurora Borealis.....	2 50
16 do	do do Ernest T. Lee	2 50
7 fév	do do William Demming.....	2 50
14 do	do do Spring Bird.....	2 50
15 do	Inspection du chargement do do	2 00
17 do	do des avaries do do	8 00
6 mars.....	do des écoutilles do Leading Breeze.....	2 50
22 do	do do do Sabina.....	2 50
22 do	do de l'abordage do Caroline Miller.....	5 00
17 avril.....	do des écoutilles do Luganno	2 50
18 do	do du chargement do do	2 00
		39 50

Attesté devant moi, à St. Andrews, N.B., le 1er janvier 1891.
John S. Mayor,
Juge de paix.

JOHN WREN,
Gardien de port.

ANNEXE No 38.

RAPPORT DU GARDIEN DE CHARLOTTETOWN, I.P.-E., ANNÉE 1890.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
CHARLOTTETOWN, 31 décembre 1890.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations du bureau pendant l'année.

Je regrette de dire que la navigation s'est close extraordinairement de bonne heure cette année, et que nous avons eu plusieurs tempêtes qui ont causé beaucoup d'avaries aux navires et ont empêché une plus grande quantité de produits d'être expédiées de l'île.

La barque britannique *Cariboo* fit voile de ce port le 3 du présent mois pour les Bermudes, avec un chargement général ; elle était commandée par le capitaine John Walsh. Arrivée à la hauteur des îles de Wood elle essuya un vent du sud-est qui lui fit virer de bord, et elle alla jeter l'ancre dans la baie de Hillsborough. Le matin du 5, elle fut démarrée par un gros coup de vent de nord-ouest et jetée à la côte à la Pointe Prim ; mais avec l'aide de remorqueurs, elle fut déséchouée et conduite, faisant eau, dans le port de Charlottetown, où elle va passer l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. P. WELSH,
Gardien de port.

RECETTES ET DÉPENSES du bureau du gardien de port, Charlottetown, I.P.-E., pendant l'année terminée le 31 décembre 1890.

DT.	$ cts.	AV.	$ cts.
Droits perçus sur bâtiments chargés de grain	140 00	Dépenses du bureau	11 50
Marchandises avariées	74 00	Commission aux aides	72 00
Inspection d'écoutilles	21 00	Solde	179 50
Autres inspections	28 00		
	263 00		263 00

Je certifie que l'état ci-dessus est exact.

H. P. WELSH,
Gardien de port.

ANNEXE No 39.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE VANCOUVER, ANNÉE 1890.

Le 12 janvier, je fus appelé à inspecter le SS. *Danube*, capitaine Hill, de Portland, Oregon. Je constatai que les écoutilles étaient convenablement couvertes et protégées avec de la toile goudronnée. Je constatai aussi que le navire avait reçu quelques avaries en embarquant de grosses lames pendant qu'il traversait la Barre Columbia; ces lames avaient emporté le rouf d'avant, défoncé la chambre des officiers et enlevé l'entonnoir à ventilation, par lequel l'eau salée était arrivée jusqu'à la cargaison qu'elle avait avariée. Je constatai aussi que toutes les précautions avaient été prises pour arrêter la voie d'eau, et je considère que toutes ces avaries ont eu pour cause la tempête essuyée par le *Danube* en venant à ce port..... $16 00

10 janvier.—Inspecté les écoutilles du SS. *Parthia*, du Japon.—En ordre..... 10 00

10 février.—Inspecté les écoutilles du SS. *Botavia*, du Japon.—En ordre..... 10 00

28 " Inspecté le SS. *Rustler*, à la côte.—Voie d'eau..... 5 00

28 " Inspecté la cargaison du SS. *Batavia* avariée par l'eau salée qui s'était introduite par le ventilateur de tribord de l'écoutille n° 2 qu'une lame avait enlevé. L'avarie a été causée par l'embarquement de grosses lames, et je considère que le navire n'est pas responsable..... 16 00

3 avril.—Inspecté les écoutilles du SS. *Parthia* du Japon.—En ordre..... 10 00

4 " Le SS. *Clyde* échoué. J'ai demandé le capitaine McPhaiden et G. Fraser pour m'aider; donné ordre de radouber le navire..... 10 00

3 mai.—Inspecté les écoutilles du SS. *Batavia*, du Japon.—En ordre..... 10 00

22 mai.—Inspecté les écoutilles du SS. *Abyssinia*, du Japon.—En ordre..... 10 00

11 juin.—Inspecté les écoutilles du SS. *Parthia*, du Japon.—En ordre..... 10 00

10 juillet.—Inspecté les écoutilles de la barque *Mercator*, de Londres.—En ordre..... 10 00

21 juillet.—Inspecté les écoutilles du SS. *Batavia*, du Japon.—En ordre..... 10 00

4 août.—Inspecté les écoutilles du SS. *Straits of Belle-Isle*, du Japon.—En ordre..... 10 00

5 " Appelé à inspecter les avaries de la cargaison qu'on débarque du SS. *Straits of Belle-Isle*. Je constate que des avaries considérables ont été causées par l'humidité et le frottement, par le roulis du navire dont le pont a été continuellement balayé par les lames, ce qui a empêché d'ouvrir les écoutilles afin d'aérer et de prévenir l'humidité. Je constate que

la cargaison avait été arrimée avec soin et avait reçu un bon fardage, et je considère qu'aucune responsabilité s'attache au navire.. $16 00

7 août.—Inspection du naufrage du SS. *Elta White.* Demandé par le cap. H. Smith, de l'*Etta White*, de nous rendre à l'île Thormanby, golfe de Georgie, théâtre du naufrage du dit steamer, et de voir si ce dernier pouvait être sauvé. Nous partîmes de Vancouver mardi soir le 5 et arrivâmes le lendemain matin à Fattenham Ledge, théâtre du naufrage. Le capitaine Smith nous désigna autant que possible l'endroit où son navire s'était échoué. Nous sondâmes le récif, et nous constatâmes que la profondeur de l'eau correspondait à celle indiquée sur la carte, mais nous ne pûmes trouver le rocher sur lequel le cap. Smith dit que son navire a touché, la plus petite profondeur d'eau étant de 2½ brasses. Le capt. Smith dit qu'il y avait un peu plus d'un pied d'eau par-dessus le rocher sur lequel son navire a donné, car l'allége qu'il traînait à sa remorque s'y est aussi échouée. Nous continuâmes à faire des sondages pendant 2 heures, au bout desquelles la brise souleva une grosse mer qui nous empêcha de pousser nos recherches. Nous avons constaté que l'eau augmentait de profondeur sur les deux côtés du récif, et nous n'avons aucun doute que le navire a glissé en eau profonde, probablement de 10 à 30 brasses. Nous le considérons totalement perdu, et nous avons recommandé au capitaine d'en avertir son armateur..... 16 00

M. W. THAIN, *gardien de port.*
CAP. J. NEWBY, *capitaine de navire.*
GEO. A. FRASER,
Agent et inspecteur Veritas.

9 août.—Inspecté les écoutilles de SS. *Abyssinia*, du Japon. Toutes en ordre 10 00

21 " —Inspecté les écoutilles du SS. *Parthia*, du Japon. Toutes en ordre..... 10 00

11 sept.—Inspecté l'allège et le chargement de foin (avarié) pour le capit. Couth..... 5 00

17 " —Inspecté les écoutilles du SS. *Sussex*, du Japon. Toutes en ordre..... 10 00

18 " —Inspecté les écoutilles du SS. *Mongkut*, du Japon. Toutes en ordre..... 10 00

20 " —Inspecté les écoutilles du SS. *Batavia*, du Japon. Toutes en ordre..... 10 00

24 " —Inspection du SS. *Mongkut.* J'ai été appelé à inspecter la cargaison du SS. *Mongkut* avariée dans son premier voyage de Yokahama à Vancouver, et j'ai constaté que des avaries considérables lui ont été faites par la cassure et l'humidité. Ces avaries ont été faites pendant une tempête le 8 du courant et les quatre

	jours suivants, ce qui obligea le navire à virer vers l'ouest; il roulait considérablement sous l'effet d'une grosse mer, ce qui a occasionné la cassure, et on a dû tenir les écoutilles fermées, ce qui a produit l'humidité. Je considère que le navire n'est pas responsable, et j'ai conseillé d'envoyer la cargaison à destination, afin d'éviter de nouvelles pertes à tous les intéressés.....	$16 00
25 oct.	—Inspecté les écoutilles du SS. *Straits of Belle Isle*, du Japon, et les ai trouvées bien couvertes, mais en les ouvrant j'ai constaté que la cargaison avait souffert de l'humidité.....	10 00
25 "	—Appelé à inspecter la cargaison avariée à bord du SS. *Straits of Belle Isle*, j'ai constaté qu'une partie considérable de la cargaison avait été avariée par l'humidité produite par l'absence de ventilation, chose qui n'avait pu être évitée à cause du mauvais temps essuyé pendant la traversée et qui avait obligé de tenir les écoutilles fermées ; des avaries ont aussi été occasionnées par la cassure causée par le roulis pendant la tempête qui a duré 3 jours. Je considère que le navire n'est pas responsable, car la cargaison était parfaitement arrimée et avait reçu un bon fardage...	16 00
28 "	—Inspecté les écoutilles du SS. *Abyssinia*, du Japon. Toutes en ordre.....	10 00
8 nov.	—Inspecté les écoutilles du SS. *Parthia*, du Japon. Toutes en ordre.....	10 00
19 déc.	—Inspecté les écoutilles du SS. *Batavia*, du Japon. Toutes en ordre.....	10 00
19 "	—J'ai inspecté les avaries de la cargaison du *Batavia*. J'ai constaté que dans les écoutilles nos 2 et 3 elles étaient dues à l'humidité et à une voie d'eau du pont causée par la fatigue du navire durant la traversée. Dans l'écoutille n° 1 la cargaison était brisée, le soufre ayant été mis dans des caisses qui n'étaient pas assez fortes ; la cassure avait été occasionnée par le roulis, qui a été considérable pendant tout le voyage. Je considère que le navire n'est pas responsable, car toutes les précautions nécessaires avaient été prises dans l'arrimage et le fardage de la cargaison.	16 00
		312 00
	Moins loyer du bureau, 12 mois, à $6 par mois...	72 00
		$240 00

Attesté devant moi ce 31e jour de décembre A.D. 1890.

M. W. THAIN,
Gardien de port.

HENRY V. EDMUNDS, *J. P.*

ANNEXE No 40.

RAPPORT DU GARDIEN DES PORTS DE VICTORIA ET ESQUIMALT, C.-B., ANNÉE 1890.

VICTORIA, C.-B., 3 janvier 1891.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés annuels du gardien des ports de Victoria et Esquimalt pour l'année terminée le 31 décembre 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. R. CLARKE,
Gardien de port.

RELEVÉS DU GARDIEN DE PORT POUR L'ANNÉE 1890.

VICTORIA, C.-B., 3 janvier 1891.

Inspections d'écoutilles	$ 40 00
Inspections de cargaisons	125 00
Total	$ 165 00

W. R. CLARKE,
Gardien des ports de Victoria et Esquimalt.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ANNEXE No 41.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE PICTOU, N.-E.

PICTOU, N.-E., 20 mars 1891.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-joint le compte des commissaires du havre pour le port de Pictou, pour l'année 1890 ; aussi des comptes supplémentaires préparés par l'ex-secrétaire. Je regrette que les comptes soient en retard. Je vous envoie aussi le rapport du maître de havre.

Votre dévoué,
D. SUTHERLAND.
Secrétaire.

RECETTES et DÉPENSES pour 1890.

Dt.	$ cts.	Av.	$ cts.
1890.		1890.	
31 janv. Balance en caisse, d'après état..	2,860 72	24 fév.	
13 mai. De la Cie houillère Acadie, pour billots	19 04	Andrew Munro, main-d'œuvre	3 75
22 oct. De la barque *Hanna* pour quaiage par MM. Noonan et Davies.	32 00	Vapeur *Egerton*	2 50
Intérêt	143 03	R. Dunbar, pour balises	4 00
		Main-d'œuvre aux bouées	4 05
		Bal. de la riv. de l'E., compte, I. Munro	11 25
		do do I. Hue	17 00
		do riv. du M. do J. McRae	8 00
		do riv. de l'O. do R. McKay.	8 00
		Main-d'œuv., quai Abercrombie	98 21
		Pierre pour le do	35 75
		T. Robley, réparer le quai de délestage	7 50
		Main-d'œuvre, quai du marché	6 00
		Réparer des bouées	0 30
		Chaîne de charriage	0 30
		Balisage de la riv. de l'Est	4 00
		A. Munro, lest	3 52
		A. A. Garvin, madriers, $10.42 ; main-d'œuvre, $6	16 42
		J. T. Paulin, louage d'allège pour pierre	12 00
		W. Carson, compte	5 19
		A. McKaracher, compte	18 87
		Remorqueur *Daisy*, compte	60 00
		Dawson Gordon, c'te de charriage	79 10
		D. McDonald, B. S., balance de compte	55 05
		Appointements du secrétaire	100 00
		Commission de 5 pour 100 sur $460.76	23 04
	3,054 79	Balance	2,470 99
1891.			
31 janv. Balance	2,470 99		3,054 79

J. A. GORDON.

PICTOU, 31 janvier 1891.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE HAVRE AU PORT DE PICTOU, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1890.

1890.	$ cts.	$ cts.
31 déc.—Réparations au quai, New-Glasgow	172 83	
Alex. Garvin, gardien de quai	74 11	
Geo. Fraser, main-d'œuvre au quai	11 00	
Police du havre	150 00	
James Breenan, camionnage	16 85	
Réparer la grue	50 50	
Vapeur *Egerton*	3 00	
Balance	72 76	
		550 55
CONTRA.		
Droits de port pour 1890, après déduction de $400, du percepteur des douanes au maître de port		550 55
31 déc.—Balance en caisse	72 76	
PASSIF.		
Dû au gardien de quai	100 00	

ALLAN A. FERGUSON,
Président.
D. SUTHERLAND,
Secrétaire.

Assermenté devant moi,
WILLIAM ROSS, *J. P.*

Nous avons fait plusieurs demandes à l'ex-secrétaire pour avoir la balance de l'argent appartenant à la commission du havre, mais jusqu'à présent nous n'avons rien reçu.

A. A. F.
D. S.

PICTOU, 31 décembre 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les navires suivants sont entrés dans le port de Pictou pendant l'année finissant à cette date :—

Navires.	Nombre.	Tonneaux.
Anglais.		
Steamers à aubes	203	135,226
do hélice	137	40,335
Barques	9	5,280
Brigantins	3	482
Goélettes	1,161	54,396
	1,513	235,719
Etrangers.		
Steamers	23	19,532
Voiliers	13	4,740
	1,549	259,991

JOHN GUNN,
Maître de havre.

M. ALLAN FERGUSON,
Président de la commission du havre, port de Pictou.

RELEVÉ des recettes et dépenses des droits de port, au port de Pictou, N.-E., pendant l'année expirée le 31 décembre 1890.

1890.	RECETTES.	$ cts.	$ cts.
1er jan.	—Balance en caisse de 1889	200 00	
31 déc.	—Droits de port perçus en 1890	884 88	
			1,084 88
	DÉPENSES.		
28 avril.	—Payé pour livres blancs	1 00	
31 déc.	—Appointements du maître de havre, 1890 (payés mensuellement)	400 00	
do	Commissaires du havre en 1890	550 55	
do	Montant déposé en banque, réservé pour payer les appointements du maître de port, du 1er janvier au 30 avril 1891	133 33	
			1,084 88
do	Balance en banque	133 33	

D. McDONALD,
Percepteur.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1890.

CANADA

TÉMOIGNAGES

SUR

L'EXPORTATION DES BESTIAUX DU CANADA

PRIS À

MONTRÉAL, QUÉBEC ET TROIS-RIVIÈRES

DEVANT

M. WILLIAM SMITH

Sous-ministre de la Marine du Canada

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1891

A l'honorable
CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous transmettre un rapport des témoignages pris à Montréal, à Québec et aux Trois-Rivières, sur l'exportation des bestiaux du Canada.

Le tout respectueusement soumis.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la Marine.

OTTAWA, 9 février 1891.

Dans l'affaire de l'enquête tenue sur le commerce d'exportation du bétail canadien et des témoignages pris en rapport avec la dite enquête devant M. William Smith, sous-ministre de la marine et des pêcheries du Canada.

Je soussigné, Thomas P. Owens, un des sténographes officiels de la Chambre des Communes du Canada, déclare solennellement que j'ai sténographié les témoignages des personnes qui ont été examinées à Montréal et à Québec devant M. William Smith, sous-ministre de la marine, commissaire chargé de s'enquérir du commerce d'exportation des bestiaux canadiens; et que ci-annexée se trouve une transcription vraie et fidèle en écriture ordinaire du témoignage de chaque témoin ainsi sténographié par moi.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et en vertu de "l'Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Et j'ai signé,

THOMAS P. OWENS.

Donné devant moi, à Ottawa,
ce 10e jour de février, A. D., 1891.
W. E. HODGINS,
Commissaire et notaire public.

ENQUÊTE SUR LE COMMERCE D'EXPORTATION DES BESTIAUX

ENTRE LE

CANADA ET L'ANGLETERRE.

MONTRÉAL, 5 janvier 1891.

M. William Smith, sous-ministre de la marine, en vertu d'instructions du ministre de la marine, a ouvert une enquête, à Montréal, le 5 janvier 1891, aux fins de prendre des témoignages sur le commerce d'exportation du bétail entre le Canada et l'Angleterre.

L'enquête s'est tenue dans la salle des séances des commissaires du port de Montréal. Elle a été suivie par un grand nombre de ceux qui exportent du bétail du Canada, par des représentants des propriétaires de navires et les agents de vapeurs transatlantiques, par des représentants de la *Marine Underwriters Association*, par des personnes préposées au soin du bétail pendant la traversée, et par d'autres personnes intéressées dans le commerce de Montréal.

M. Bulmer, président des commissaires du port de Montréal, représentait cette commission.

M. Greenshields, C.R., a comparu au nom de la *Dominion Live Stock Association*; et

M. James Allan, avocat, représentait la compagnie Allan.

Suivent les divers témoignages pris dans le cours de l'enquête à Montréal.

M. William Smith, sous-ministre de la marine, commissaire enquêteur en ouvrant les délibérations, dit :—

MESSIEURS,—Vos savez tous, je présume, le but de ma présente visite à Montréal. On a beaucoup parlé en Angleterre et au Canada de la question du commerce des bestiaux exportés de ce continent, et ce débat a principalement pour cause un *bill* présenté—ou plutôt favorisé—par M. Plimsoll dans le parlement britannique. Un des effets de cette mesure semblerait être de prohiber l'importation dans la Grande-Bretagne du bétail provenant de ce pays, ou, en réalité, de tout pays situé à l'ouest du 12e parallèle de longitude ouest, ce qui embrasserait le Canada.

Le bill dont je parle contient trois dispositions principales. Une de ces clauses a rapport à la construction de navires avec fronteaux, mais nous, en Canada, nous n'y sommes pas intéressés, car nous ne sommes pas encore arrivés au point d'avoir des intérêts considérable dans la construction de navires en fer. Cette disposition n'intéresse que l'Angleterre, où sont construits les vaisseaux dont je parle. La seconde disposition du bill a trait aux chargements de bois carré ou de bois de sciage sur le pont des gaillards pendant les mois d'hiver. Cette clause peut, jusqu'à un certain point, affecter certaines personnes qui exportent du bois et qui demeure dans cette ville; mais elle a un intérêt particulier dans certaines partie des provinces maritimes où les vaisseaux ont l'habitude de prendre un chargement restreint de bois sur le pont des gaillards pendant l'hiver.

En 1873 une loi a été passée dans ce pays limitant les chargements de bois de sciage sur le pont à 3 pieds. Pour ce qui est de mon expérience, on a constaté que cette loi avait eu de très heureux effets, et depuis que les changements sur le pont sont restreints à 3 pieds, on ne nous a pas fait de représentations sur le danger de transporter des chargements sur le pont pendant l'hiver.

Il paraîtrait, cependant, que M. Plimsoll, promoteur du bill maintenant devant le parlement anglais, partageait une opinion différente. Il était d'avis qu'il ne devait

pas y avoir de chargements de bois sur le pont, pendant l'hiver au moins; et il a mis dans son projet de loi une clause dont l'effet est d'abroger l'opération de la loi impériale sur ce point.

Je n'ai jamais entendu formuler de plaintes sur le danger de transporter un chargement ainsi restreint sur le pont, et je crois que, après le premier octobre de chaque année, très peu d'accidents sont arrivés aux vaisseaux qui avaient un chargement de 3 pieds sur le pont. Depuis que la loi a été passée en 1873, on a pu se rendre compte que de très peu d'accidents, soit à la suite de noyade ou autrement.

La troisième disposition du bill maintenant soumis au parlement anglais est celle à laquelle nous sommes particulièrement intéressés aujourd'hui; la clause dont je parle se lit comme suit:—

"A compter du premier janvier 1891 il ne sera débarqué dans aucun port du Royaume-Unis, d'un vaisseau, qu'il soit anglais ou non, de bestiaux provenant d'un port ou lieu situé à l'ouest du 12e parallèle de longitude ouest. Tout bétail ainsi débarqué en contravention à ce présent article sera confisqué au bénifice de Sa Majesté, et pourra être saisi et détenu par un fonctionnaire de la douane ou de la chambre de commerce. La chambre de commerce pourra de temps à autre passer des règlements exemptant de l'opération de cet article toute sorte de bétail qui n'aura pas été importé dans le but de le vendre pour des objets d'aliments."

Vous remarquerez que ce projet de loi ne donne pas le pouvoir à la chambre de commerce impériale ou à toutes autres autorités de surveiller le chargement de bestiaux ou de se rendre compte du bon état du navire destiné au transport des bestiaux Il stipule, toutefois, que certaines sortes de bestiaux pourront, de temps à autre, être exemptes de la prohibition par les règlements de la chambre de commerce impériale, et ceci, je crois, n'a trait qu'aux bestiaux importés en Angleterre pour des objets d'élevage. Ainsi des bestiaux pour des objets de reproduction pourraient être admis en Angleterre grâce à certains règlements de la chambre de commerce impériale. Il ne semble pas exister de disposition dans le bill exemptant de cette prohibition la sorte de bestiaux exportés du Canada en Angleterre, c'est-à-dire, le bétail d'engraissement qu'on exporte en Angleterre et qu'on vénd aux cultivateurs anglais, et qui, après avoir été soignés et mis en pâturage par les cultivateurs anglais et écossais, est vendu comme bétail gras pour des objets d'aliments. Il n'y a pas de doute que si ce bill devient loi il ne pourra être exporté de ce pays en Angleterre de bestiaux de l'espèce de ceux qu'on expédie aujourd'hui en si grand nombre.

M. John Popham, assureur maritime,—Ce bill a-t-il été présenté dans la chambre des communes en Angleterre ?

M. Smith,—Oui.

M. Popham,—Par qui ?

M. Smith,—Par un certain nombre de messieurs, y compris MM. Howell, William Abraham, Broadhurst. Bent, Cremer, Fenwick, Pickard et Rowland, membres de la chambre des communes en Angleterre. Je puis vous dire que, d'après la correspondance que nous avons eue, je crois comprendre que ce bill a eu pour patron M. Plimsoll.

Lorsque le bill a été rédigé, il était évidemment destiné à embrasser la sorte d'animaux connus sous le nom de bestiaux gras, qu'on exporte en grand nombre du Canada en Angleterre, et il ne stipule pas d'exemption en faveur du commerce canadien soit pour le bétail gras ou pour le bétail d'engraissement.

On me dit que sur les 120,000 bêtes à cornes exportées de Montréal l'été dernier, environ 75,000 ne convenaient pas à la boucherie une fois arrivées; elles ont été vendues aux cultivateurs anglais et écossais, engraissées par ceux-ci, et revendues aux bouchers.

J'ai un ami dans la personne du colonel Innes, d'Aberdeen, qui s'est beaucoup intéressé à l'importation du bétail d'engraissement en Ecosse, et qui a organisé une compagnie à cette fin.

J'ai quelque peu correspondu avec le colonel Innes, et bien qu'il partage de nombreuses idées humanitaires semblables à celles de M. Plimsoll, tout de même il est d'avis que ce serait faire un grand tort et aux cultivateurs de la région où il

demeure, et ainsi qu'il le suppose avec raison, aux cultivateurs du Canada, que de prohiber l'exportation du bétail du Canada.

Si la catégorie de bestiaux connus sous le nom de bestiaux d'engraissement ne tombait pas sous le coup des dispositions de ce bill, la question se réduirait à ceci: est-il opportun de prohiber l'importation en Angleterre du bétail sur pied propre à la boucherie? Est-il opportun de promulguer une loi qui prohiberait ce commerce?

Nous savons qu'aux Etats-Unis ils exportent du bétail gras en Angleterre parce qu'ils sont tenus d'abattre leurs bestiaux dans les dix jours à compter de leur arrivée là-bas. Les dispositions de ce bill n'affecteraient pas beaucoup les Etats-Unis, vu que la loi, telle qu'elle est aujourd'hui, stipule qu'ils auront à abattre leurs bestiaux une fois débarqués en Angleterre, et m'est avis que ce ne serait pas une très grande différence pour les exportateurs américains s'ils étaient tenus d'abattre leurs animaux de ce côté-ci et d'en expédier la viande à l'état de congélation. Mais c'est tout une autre chose pour ce qui est du Canada, dont le bétail peut entrer en Angleterre.

La portée du bill est générale. Il embrasse le Canada comme les Etats-Unis. Avant de permettre que le bill fut soumis à la sanction du parlement britannique, le gouvernement impérial, réalisant combien cette mesure portait atteinte à de nombreux intérêts importants, a cru opportun et nécessaire de soumettre à une enquête les dispositions de ce projet de loi.

Il savait très bien que pour une question affectant à un si haut degré notre commerce ici, le Canada devait être consulté, et à mon avis, il a très sagement décidé de soumettre le bill à une commission inter-départementale, se composent de représentants de la chambre de commerce et du bureau de l'agriculture de la Grande-Bretagne. Cette commission a pour président l'hon. M. Chaplin, ministre de l'agriculture et membre du gouvernement britannique. Le gouvernement impérial, par l'entremise du ministère des colonies, s'est mis en communication avec le gouvernement du Canada, dans le but de se rendre compte de sa manière de voir sur les divers sujets que le bill embrasse.

Le gouvernement canadien a cru bon de faire entendre les personnes qui sont immédiatement intéressés dans les grandes entreprises dont il est question dans le bill et de se rendre compte de leur manière de voir. Dans le but de faciliter ces démarches, j'ai reçu instruction de me rendre ici et de donner à chaque intéressé l'occasion d'exprimer sa manière de voir, sans s'imposer la peine et l'incommodité de quitter son lieu de résidence et le siège de ses affaires. Si quelqu'un a des recommandations à faire ou une opinion à exprimer. Je serai heureux de l'entendre. Ces différentes manières de voir seront sténographiées par un sténographe officiel, et, une fois réunis elles seront transmises par le gouvernement canadien au ministère des colonies, en Angleterre, pour l'information de la commission qui siège en ce moment à Londres, de sorte que l'opinion de tous ceux qui vont rendre témoignage ici sera presentée à cette commission tout comme s'ils étaient examinés à Londres.

Nous allons maintenant commencer les travaux de cette enquête, et je resterai ici jusqu'à ce que tous ceux qui désirent rendre témoignage sur cette question aient été entendus.

John McLennan, président de la *Beaver Line Steamship Company*, de la cité de Montréal, est le premier témoin qui se présente devant la commissaire enquêteur à Montréal, il dit:—

Monsieur le commissaire, avant que vous procédiez à prendre des témoignages dans cette affaire. Je désirerais faire une déclaration au nom des lignes de steamers qui ont fait la grande masse des affaires pour ce qui est du transport du bétail. Je voudrais, conséquemment, avec votre permission, faire une déclaration courte et générale avant que vous procédiez à prendre des témoignages spéciaux. Je parle ici aux noms des cinq agences de steamers, de Montréal, qui ont fait la plus grande partie des affaires du transport du bétail, savoir: la ligne Allan, la ligne Dominion, la ligne Beaver et les agences représentées par M. Munderloh et M. Reford. Afin de ne pas

faire d'erreur à ce sujet, je prendrai la liberté de lire une déclaration que j'ai préparée, de sorte qu'il n'y aura pas de temps perdu :

Dès l'humble début de l'exportation du bétail, les armateurs ont reconnu l'importance de ce commerce, et avec son développement il devint évident que la première condition de succès et de permanence était la sureté. Sans aucun contrôle de par la loi, les directeurs des lignes régulières dans le port de Montréal, ont réussi, avec du soin et du jugement dans le chargement, le traitement des bestiaux à bord, le gréement et la ventilation, et la manœuvre des vaisseaux, à maintenir les ports à une faible proportion indiquée dans les états qui sont ici présentés. Pour faire voir le soin qu'on prend en mer, ce qui contribue considérablement à obtenir ces résultats, je citerai des passages du loch du *Lake Winnipeg* qui est parti le 7 novembre dernier avec un chargement considérable de bestiaux. Voici :

"15 novembre.—Cap au vent pendant trois heures pour faire reposer les bestiaux.

"16 novembre.—Cap au vent pour reposer les bestiaux.

"17 novembre.—Cap sous le vent pendant 9 heures pour faire reposer les bestiaux."

La tenue de ce registre entre dans le cours ordinaire des devoirs du capitaine, et tel il est rapporté aux armateurs du steamer. Les agents de la ligne Dominion n'ont pas conservé ces rapports, mais on peut les faire venir de Liverpool. M. Munderloh fera un exposé pour les lignes allemandes.

Ces chiffres, que j'annexe, font voir que les pertes pour les deux lignes, qui depuis longtemps ont apporté une minutieuse attention à ce commerce, ont été d'environ un animal par 266 bêtes à cornes transportées à bord des steamers, et si les moyens qui font l'objet de la présente étude ont l'effet de réduire la moyenne générale des pertes à un chiffre qui se rapproche à celui-ci, il ne peut exister l'ombre d'une raison pour supprimer l'expédition du bétail par la voie du Saint-Laurent. La proposition d'établir, par voie de législation, un système d'inspection de tous les vaisseaux qui transportent du bétail et des règles pour la ménagement, l'espace et la ventilation, reçoit notre approbation et notre concours empressés, et, relativement à la manière de mettre à exécution cette amélioration désirable, on me permettra, peut-être, de rappeler le fait qu'il y a plusieurs années, que de graves pertes de vies et de bien ayant eu pour cause la manière défectueuse avec laquelle des vaisseaux avaient été chargés à Montréal, la chambre de commerce prit l'affaire en main et une loi fut passée en parlement établissant la charge de capitaine de port, et, sous le contrôle de ce fonctionnaire le chargement des vaisseaux en grain, bois et autres cargaisons s'est fait sans raison de plaintes sérieuses. Je me crois justifiable de suggérer, au nom des amateurs, qu'on aurait lieu de s'attendre à des résultats également bons si les règlements qu'on propose à l'égard du transport du bétail étaient mis sous le même contrôle, et sur le même pied quant aux employés, en tant qu'il s'agit de ce port. On a lancé l'idée qu'on pourrait continuer à n'expédier que le bétail à moitié développé ou à moitié engraissé, mais non pas son meilleur bétail, ou le bétail convenant au marché le meilleur. Cette proposition est si hostile à la grande industrie dont le gouvernement que vous représentez à la garde, et si contraire à tout principe d'économie, qu'il est difficile de s'expliquer comment elle a pu être faite. Ceux qui font le transport ne connaissent pas de raisons qui puissent la justifier.

Interrogé par M. Smith :

Q. Les chiffres que vous avez donnés, et qui seront publiés avec les autres témoignages, se rapportent aux lignes régulières de steamers?—Oui; ils ont tous trait aux lignes régulières. On constatera, je crois, que le nombre de bestiaux transportés en dehors de cela a été relativement minime.

Q. Ceci comprend-il les vaisseaux allant à cueillette qui naviguent pour des lignes régulières?—M. Andrew Allan.—Les chiffres qui accusent la perte d'un seul animal par 266 ne s'appliquent qu'à deux lignes; la ligne Allan et la ligne Beaver.

Q. Je vois par votre exposé que vous approuvez le système d'inspection officielle pour tous les vaisseaux qui transportent du bétail ?—Oui; certainement.

Q. Je suppose que cette inspection serait quelque chose de semblable à l'inspection des vaisseaux qui transportent du grain ?—Oui : quelque chose comme cela ; naturellement le transport du grain est tout une autre affaire.

Q. Vous vous rappelez la perte de vaisseaux faisant le transport de grain, alors que plusieurs navires, partis de ports canadiens, furent perdus ?—R. Oui, je m'en souviens, et j'en ai fait mention dans mon exposé.

Q. Vous suggéreriez, je suppose, que le gouvernement fit une loi générale pour le Canada et l'annexât à la loi concernant les gardiens de port, pour Montréal ; une loi de ce genre doit être générale dans ses dispositions ?—R. Oui, je laisserai cette question entièrement entre les mains du gouvernement.

Q. Avez-vous à nous transmettre une idée quant à l'espèce d'inspection qu'on pourrait exercer ou qui serait nécessaire, vous êtes-vous occupé de cette question ?

R. Oui, je crois être en état de dire très facilement l'idée générale des armateurs sur ce point, parce que c'est une question qui a déjà été mise à l'étude par ceux qui ont pris l'initiative dans ce commerce. Naturellement, il y a d'abord le fait important que tous les navires qui transportent du bétail ou tous autres articles soient sous tous rapports généralement bien équipés pour leur donner le droit de transporter gens et biens sur l'Atlantique. En second lieu, relativement aux vaisseaux qui transportent un grand nombre de bestiaux, nous nous sommes donnés beaucoup de peine pour nous assurer de meilleurs moyens à prendre pour les aérer de la meilleur manière possible. Nous avons eu soin de prendre des mesures pour éviter le danger de suffoquer le bétail lorsqu'il devient nécessaire de fermer les écoutilles pendant le gros temps, et généralement pour donner de l'air frais aux animaux. Nous nous sommes aussi mis en peine d'adopter les meilleurs moyens à transport du bétail relativement à l'endroit où on les place, et aux stalles où on les met, et pour en permettre l'accès aux bouviers qui en ont soin, de manière qu'ils puissent leur donner le fourrage et l'eau. Je crois que les résultats que j'ai indiqués quant aux pertes minimes des deux lignes qui ont pris une part prépondérante dans ce commerce, démontrent que nous avons pris ces précautions et adopté ces mesures avec beaucoup de succès. Nous croyons naturellement que ce sont là les bases sur lesquelles l'inspection devrait reposer. Il y a une question qui se présentera plus particulièrement lorsque les expéditeurs de bestiaux viendront rendre témoignage ; je veux parler du soin des animaux à bord du navire. A notre point de vue il y a lieu d'améliorer le soin des animaux à bord. Il y a lieu d'améliorer la catégorie d'hommes qu'on met à bord pour en prendre soin, relativement aux qualités qu'ils devraient avoir pour ce travail particulier. Nous croyons que cette partie pourrait être améliorée. Pour ce qui est de notre propre personnel, l'extrait que j'ai lu du livre de loch du *Lake Winnipeg*, donne une idée du soin que les capitaines et les officiers de nos vaisseaux prennent des bestiaux. Je puis dire que tous nos officiers et tous nos hommes ont instruction de prendre le plus grand soin des animaux, et il va sans dire que quiconque est habitué à ce travail constatera que plus grands sont les soins et plus grande est l'humanité qu'il exerce envers les animaux, meilleurs sont les résultats pour lui-même et pour les armateurs, tant au point de vue de l'humanité qu'au point de vue des considérations monétaires. Les cause de l'humanité semble être le mobile principal d'une des parties de cette enquête. Je crois que maintenant toutes les mesures sont prises pour ce qui est du soin des animaux, et avec les améliorations que j'ai suggérées, ils seront pourvus de tout ce qu'il faut pour leur voyage en Angleterre. Je ne sache pas que je puisse dire autre chose sur cette question, mais j'ose croire que M. Allan et M. Reford pourront ajouter du neuf, ou coroborer ce que j'ai dit. Je me suis parfois trouvé sur le quai lorsqu'on mettait des animaux à bord des vaisseaux, et je n'ai pas été témoin de plus de cruauté envers les bestiaux que je n'en ai vue lorsque les animaux sont conduits à l'étable. Je crois que le procédé de charger les animaux à bord des navires et celui de les conduire à leur étable sont beaucoup les mêmes, et j'ai la certitude que, pour ce qui est des armateurs et des directeurs des lignes de steamers, on prend tout le soin possible pour qu'on n'exerce pas de cruauté inutile envers les animaux.

Q. Croyez-vous que la loi ou les règlements officiels doivent fixer une époque, quant à la saison de l'année pendant laquelle le bétail devra être transporté sur l'Atlantique? Pensez-vous que leur expédition devrait être arrêtée pendant l'automne et l'hiver, ou croyez-vous que l'exportation du bétail en Angleterre ne devrait pas être restreinte, et que les expéditeurs devraient avoir le privilège de les exporter quand bon leur semble?—R. Les chiffres que je vous ai communiqués démontrent qu'il y a très peu danger à expédier du bétail en tout temps de l'année.

Q. J'aimerais avoir une réponse catégorique à la question de savoir si, à votre avis, il est opportun d'inclure une disposition dans les règlements qui devront être faits, ou dans la loi qui sera passé à ce sujet, pour restreindre le temps de l'expédition du bétail sur le pont des gaillards des vaisseaux qui traversent l'Atlantique. Croyez-vous qu'on puisse prohiber le transport du bétail sur le pont des gaillards pendant l'hiver?—R. Je puis dire, comme réponse catégorique, que je ne crois pas qu'il doive exister de restriction.

Q. Vous croyez que l'on ne devrait pas faire de restriction, et qu'on devrait permettre de transporter du bétail en tout temps de l'année sur le pont des gaillards? —R. Oui; je crois qu'on devrait permettre de les transporter à toute époque de l'année par la voie du Saint-Laurent.

Q. Je parle particulièrement du commerce qui passe par le Saint-Laurent?—R. Le Saint-Laurent établit lui-même une prohibition sur ce point, en se recouvrant de glace pendant l'hiver. Je dirai qu'on devrait pouvoir expédier du bétail sur le pont des gaillards en tout temps pendant la durée de la navigation.

Q. Vous croyez qu'on devrait permettre de prendre, pendant le mois de novembre, des animaux sur le pont des gaillards dans ces abris temporaires, construits sur les steamers?—R. Je le crois, mais soumis au contrôle voulu, naturellement.

Q. Et si on leur permet de construire des abris sur le pont des gaillards en novembre, ils devront être soumis à un contrôle? Il devrait exister un système d'inspection pour veiller à la façon dont ces abris sont construits?—R. Oui; certainement ce système pourrait exister. Ce que je veux dire c'est que l'inspection soit suffisante, et qu'on permette en tout temps l'expédition du bétail sur le pont des gaillards.

Q. Vous croyez, alors, qu'on devrait pouvoir expédier du bétail dans des abris élevés sur le pont des gaillards?—R. Oui; je crois qu'il existe peu ou point de danger pour eux sur le pont des gaillards. Prenez le témoignage de ceux qui se sont plus directement occupés des animaux quant à ce point, et ce témoignage viendra à l'appui de ce fait.

Q. Naturellement ces abris ne sont pas des constructions permanentes; ce sont des abris temporaires?—R. Oui; ce sont des abris temporaires.

Q. Vous n'avez pas d'opinion à exprimer sur la question de savoir quels règlements particuliers devraient être faits relativement à ce commerce?—R. Rien de plus que je n'ai dit. Je ne puis me prononcer sur les détails de ces règlements, mais je suppose que ceci sera réglé par le gouvernement.

Q. Vous ne parlez, naturellement, que comme représentant des propriétaires des lignes régulières de steamers?—R. Je ne parle que des lignes régulières.

Q. Quelle est votre opinion sur la question de savoir si les bouviers doivent faire le voyage à titre de passagers ou s'ils doivent signer le rôle d'engagement et être soumis aux ordres des capitaines; avez-vous une opinion à exprimer sur ce point?—R. C'est une question très difficile, et en ma qualité d'armateur je n'aimerais pas à me prononcer là-dessus.

Q. Naturellement, vous pouvez dire que vous n'avez pas d'opinion à formuler sur ce sujet?—R. Je n'ai pas d'opinion sur ce sujet.

Q. Vous ne désirez pas donner d'opinion sur cela?—R. Pas au delà de ce que j'ai dit, c'est-à-dire qu'on pourrait améliorer le soin des bestiaux si l'on choisissait de meilleurs hommes pour y veiller pendant le voyage. Cette question, toutefois, fait particulièrement partie de ce commerce. Que les bouviers passent à titre de passagers à bord des vaisseaux, ainsi qu'un bon nombre le font présentement, je crois, ou qu'ils signent le rôle d'engagement, auquel cas ils se trouveraient sous le contrôle des

capitaines, qui les forceraient à faire leur service. Je ne suis pas prêt, pour le moment, à donner une opinion, puisque la chose entraîne, je crois, d'autres questions de responsabilité. C'est en réalité un sujet trop long à traiter.

Q. Je suis ici pour cela, et j'attendrai un mois s'il le faut pour que les témoignages les plus complets soient donnés à cette enquête ?—R. Dans ce cas la question serait si, en mettant les hommes chargés du soin du bétail sur le rôle d'engagement, le vaisseau serait responsable des animaux, et si ce ne serait pas en somme assurer le bétail. Je crois que cette question entre dans ce sujet particulier, et il faudrait l'étudier avec soin. Pour cette raison je ne suis pas tout à fait prêt à m'y lancer.

Q. Avez-vous une opinion à formuler relativement à l'espace qu'on devrait accorder au bétail à bord des vaisseaux ?—R. Mon opinion sur ce sujet n'est que celle d'autres personnes.

Q. Avez-vous une opinion relativement aux éventails mécaniques pour donner de l'air au bétail, de manière que les animaux dans l'entrepont, alors que les écoutilles sont fermés, reçoivent de l'air frais, tout comme ceux sur le pont des gaillards ?—R. J'ai l'opinion bien arrêtée qu'il devrait y avoir des éventails mécaniques sur les steamers à bestiaux. La ligne Beaver les a installés sur chacun de ses vaisseaux ; et je crois que la ligne Allan en a fait autant.

M. Andrew Allan—Oui.

Q. Vous avez déjà installé des éventails mécaniques sur chaque vaisseau ?—R. Oui ; à mon avis il devrait y avoir des éventails mécaniques sur chaque vaisseau qui transporte du bétail.

Q. A votre avis les règlements devraient stipuler que chaque vaisseau à bestiaux soit muni d'éventails mécaniques ?—R. Oui ; très certainement.

Q. Connaissez-vous plusieurs vaisseaux munis d'éventails mécaniques ?—R. Je n'en connais pas d'autres que ceux de notre propre ligne et de la ligne Allan. Je crois qu'il y a des éventails mécaniques sur quelques vaisseaux de M. Reford.

M. Munderloh, agent pour la ligne Hansa—On les trouve aussi à bord des vaisseaux que je représente.

Q. (A M. Reford). Est-ce que tous les vaisseaux de votre ligne sont munis d'éventails mécaniques ?—R. Non, monsieur ; je crois qu'il n'y en a que deux.

Q. Les vaisseaux allant à la cueillette sont-ils munis d'éventails mécaniques ?—R. Je ne sais rien personnellement. Mais ils ont un système de ventilateurs, et aussi des ventilateurs d'évacuation.

Q. (A M. McLennan). Vous avez des appareils pour condenser l'eau à l'usage des animaux à bord de vos vaisseaux ?—R. Oui.

Q. Dans tous vos vaisseaux ?—R. Oui.

Q. Vous transportez des bestiaux sur le pont des gaillards, naturellement ?—R. Oui.

Q. Avez-vous des charpentes dont les angles sont en fer, ou tout simplement des charpentes en bois, pour la construction de vos abris ?—Nous avons des charpentes en fer sur le tillac. Un de nos officiers, M. Campbell, peut répondre à cette question.

Q. En avez-vous sur tous les vaisseaux de votre ligne ?

M. Campbell—Sauf sur le *Lake Ontario.*

Q. (A M. McLennan). Avez-vous une idée de la grosseur que devraient avoir les vaisseaux pour transporter du bétail ; avez-vous une idée à quelle grosseur les vaisseaux devraient être restreints ? Croyez-vous que des vaisseaux de moins de 1,200 ou 1,500 tonneaux devraient être exclus ?—R. Je crois que des petits vaisseaux peuvent transporter du bétail tout aussi bien que les gros, mais je n'ai pas d'opinion sur ce point. Je crois que l'expérience acquise par notre ligne établit que les plus petits vaisseaux ont transporté des bestiaux avec autant de sûreté que les gros.

Q. Quelle est la grosseur du plus petit vaisseau de votre ligne ?—R. Je crois que sa capacité de transport est de 1,437 tonnes et son tonnage brut de 2,200. C'est le *Lake Nipigon.*

Q. Et il a transporté du bétail tout aussi facilement que les grands vaisseaux ?—R. Son histoire est à peu près semblable aux autres.

Q. A-t-il transporté du bétail pendant l'hiver aussi ?

M. CAMPBELL.—Oui; il y a eu un an l'hiver dernier, il a transporté le bétail de Norfolk.

M. McLENNAN.—Son état de service est tout aussi bon que les autres vaisseaux. Je puis dire, à ce sujet, qu'à mon avis, la qualité des vaisseaux pour ce commerce est le point important.

Par M. Smith:

Q. Quelle est la cause générale de la mortalité parmi les bestiaux qui traversent l'océan?—R. Pour ce que j'en crois, un très grand nombre meurent en descendant le Saint-Laurent.

Q. C'est-à-dire à cause de la grande chaleur en été?—R. Oui; c'est parce que le bétail est écrasé par la chaleur. A part cela, de grandes pertes en pleine mer ne sont arrivées que rarement, et cela, que pendant des tempêtes extraordinaires en mer.

Q. Savez-vous si l'on donne sur le vaisseau suffisamment d'espace au bétail pour lui permettre de se coucher?—R. Je ne puis répondre à cela. Les hommes qui ont soin du bétail à bord peuvent vous donner de meilleures informations que moi sur ce point. M. Lee, qui a fait, à bord de nos vaisseaux, les stalles pour le bétail, et qui a vu les animaux à bord, peut vous donner des renseignements sur ce point.

Q. Savez-vous si l'on tente de maintenir le bétail debout à bord des vaisseaux pendant la traversée?—R. Je ne puis vous dire que ce que j'ai vu moi-même en traversant deux ou trois fois. Je n'ai jamais traversé pendant de gros temps, alors qu'il aurait été difficile de voir au bétail à bord.

Q. Avaient-ils de la place pour se coucher?—R. Je les ai vus assurément couchés, mais qu'ils pussent tous se coucher à la fois, ou non, je ne puis dire.

Q. Avez-vous jamais entendu dire que des animaux aient été jetés à la mer pendant une tempête?—R. Non; je ne puis rien dire à ce sujet.

Q. N'avez-vous jamais vu des hommes incapables, chargés du soin du bétail?—R. Je dirais que quelques-uns étaient impropres au service.

Q. Croyez-vous que ceci aurait l'effet de contribuer aux pertes?—R. Oui; je dirai que ceci aurait l'effet de contribuer aux pertes.

Q. Y a-t-il suffisamment d'espace accordé au bétail pour se coucher pendant la traversée sur l'Atlantique?—R. Oui; il y a suffisamment d'espace à bord des vaisseaux de ligne.

Q. Peuvent-ils tous se coucher à la fois?—R. Il y a suffisamment d'espace pour permettre à tous de se coucher.

Q. Les bouviers n'essaient-ils pas de les faire tenir debout pendant la traversée?—R. Je n'en ai jamais vu et je ne l'ai jamais entendu dire avant qu'on m'eût parlé de ce qu'en disait le livre de M. Plimsoll. On n'aurait pas d'objet en vue à faire tenir les animaux debout.

Q. Vous parliez des vaisseaux des lignes régulières?—R. Mon expérience ne s'étend qu'aux vaisseaux réguliers.

Q. Pouvez-vous nous parler de l'espace accordé à chaque animal?—R. Je n'ai jamais mesuré l'espace. Ce sujet ne m'est pas familier.

Q. Vous n'avez jamais entendu dire qu'on ait jeté du bétail—du bétail vivant—à la mer pendant une tempête?—R. Je n'ai jamais entendu parler de pareille chose.

Q. Relativement aux détails concernant l'installation de stalles et l'espace accordé aux animaux, vous n'avez pas d'expérience—vous n'avez rien à dire relativement à l'espace qu'on devrait accorder à chaque animal gras, et quant à la question de savoir combien "d'animaux d'engraissement" on devrait mettre à la place de quatre animaux gras?—R. Je ne connais rien de catégorique à ce sujet. Je ne connais que le commerce général, et je n'ai pas d'expérience dans les détails, car je n'ai jamais mesuré les chargements.

Q. Quand aux diverses questions relatives au nombre de bouviers, la condition du bétail et la qualité des homnes, vous n'avez pas d'expérience sur ce sujet, n'est-ce pas?—R. Non; j'ai obtenu quelques connaissances sur la catégorie d'hommes qui prennent soin du bétail, parce que j'ai fait la traversée à bord de vaisseaux à bes-

tiaux, et j'y ai vu des hommes qui s'y trouvaient pour cet objet; ils étaient très impropres au service. On a dit que, souvent, des individus offrent de voyager comme bouviers afin de pouvoir faire gratuitement la traverée. Ils n'ont aucune expérience au soin du bétail, et parfois, arrivés en mer, ils sont incapables de prendre soin des animaux parce qu'ils ont le mal de mer.

Q. On a dit que toute sorte d'hommes, tels que des politiciens, des membres du clergé, des médecins, des membres du parlement (non pas du parlement canadien, j'espère) sont traversés pour prendre soin du bétail. En connaissez-vous quelque chose?—R. Je n'ai rien appris à ce sujet, mais j'ai remarqué des hommes qui étaient très impropres au service.

Q. Ils n'avaient apparemment pas d'expérience?—R. Oui; ils n'avaient apparemment pas d'expérience. Ils pouvaient bien être membres du clergé, membres du parlement—et de très capables encore—pour ce que j'en sais; mais s'ils l'étaient, quelques-uns d'entre eux ne savaient assurément comment prendre soin du bétail.

Q. Croyez-vous que l'emploi de bouviers inexpérimentés a quelque rapport aux pertes de bestiaux?—R. Oui; je le croirais bien, mais je ne puis déterminer la mesure de l'effet que ce système a sur les pertes. Il est bien évident que ceci doit avoir quelque effet.

Q. Est-ce tout ce que vous désirez dire sur le sujet?—R. Je ne connais rien autre chose. Peut-être que quelques messieurs ici présents désirent ajouter quelque chose à ce que j'ai dit.

Ceci termine le témoignage du témoin.

Andrew Allan, armateur, de la ville de Montréal, donne le témoignage suivant:

Je désire corroborer ce qu'a dit M. McLennan. Il a très bien exposé ma manière de voir sur le sujet.

M. Smith.—Nous savons que vous avez une très grande expérience dans le commerce maritime de Montréal, et si vous désirez nous faire part d'aperçus généraux ou d'observations particulières, nous serons heureux d'en prendre note.

M. Allan.—Je ne puis rester dans cette pièce pendant bien longtemps, mais mon fils, M. Jack Allan, qui dirige les affaires, vous donnera toutes les informations qu'il possède.

M. Smith.—Avez-vous quelques déclarations particulières à faire?

M. Allan.—Non; nous avons tous convenu que M. McLennan fit une déclaration pour nous.

M. Smith.—Etes-vous tous d'accord sur la question que j'ai posée à M. McLennan, savoir: qu'à votre avis il n'est pas nécessaire de restreindre le transport du bétail sur le pont des gaillards pendant les mois d'octobre et de novembre?

M. Andrew Allan.—Je considère que le bétail est plus en sûreté et mieux sur le pont des gaillards qu'il ne l'est à l'entrepont.

Q. Est-il vrai que 392 têtes de bétail ont été perdues à bord du *Pomeranian*, en se rendant en Angleterre l'autre jour?

M. Jack Allan.—Non; les pertes ne se sont pas élevées à ce chiffre.

Q. Combien ont été perdues?—R. Soixante-deux.

Q. Avez-vous su la cause de cette perte?—R. Il y avait quelque chose qui n'allait pas chez les animaux.

Q. Etaient-ce des bestiaux sortis des distilleries ou bestiaux gras?—R. Non; c'étaient des bestiaux soignés au maïs, venant des Etats de l'ouest, et ils n'étaient pas sur le pont des gaillards.

Q. Aviez-vous des animaux sur le pont des gaillards?—R. Aucun.

Q. Vous ne transportez pas, généralement, de bestiaux sur le tillac pendant l'hiver?—R. Non après la fermeture de la navigation du Saint-Laurent.

Q. Vous en avez transporté jusqu'à cette époque?—Oui. Le *Pomeranian* était parti de Boston.

Q. Y a-t-il une loi d'inspection à Boston?—R. Oui; il y a une loi très sévère.

Q. L'inspection se fait-elle par le gouvernement des Etats-Unis ou par la compagnie d'assurance ?—R. Par les deux.

Q. Leurs inspecteurs sont-ils nommés ?—Oui.

Q. Et transportent-t-ils du bétail sur le pont des gaillards ?—R. Oh, certainement. Nous pouvons transporter des Etats-Unis du bétail sur le pont des gaillards d'un bout de l'année à l'autre si nous le voulons.

Q. Vous pouvez les transporter si vous le désirez ainsi ?—Oui; mais nous ne le faisons jamais.

Q. A quel côté particulier s'applique l'inspection à Boston ?—R. L'inspection faite par le gouvernement a trait à la santé des bestiaux. C'est précisément la même inspection que la nôtre ici.

Q. Mais y a-t-il une inspection quant au bon état du navire pour transporter du bétail ?—R. Non; les questions dont on s'occupe particulièrement dans cet examen, sont le bon état du bâtiment et le confort du bétail. Les inspecteurs d'assurance sont censés dire si c'est un bon risque à prendre ou non.

Q. Mais il n'y a pas d'inspection officielle quant au bon état du bâtiment, ou quant à quel endroit particulier du bâtiment ils transportent le bétail ?—R. Le gouvernement américain a-t-il un employé pour veiller à cela ?—R. Pas du tout.

Q. Avez-vous vu si les bestiaux ont été tués sur le *Pomeranian*, ou la mortalité a-t-elle eu pour cause le gros temps ?—R. Ça n'a pas été le gros temps.

Q. Les écoutilles étaient-ils fermés ?—R. Non; la ventilation a été parfaite pendant la traversée.

Q. A-t-on donné la cause de la mort de ces animaux ?—R. Je n'ai pas encore reçu de nouvelles par lettres. Nous l'avons simplement appris par câblegramme, qui dit tout simplement que ces animaux sont morts. On n'a pu mentionner de causes, en tant qu'il s'agit du vaisseau, parce qu'il a fait une bonne traversée et que la ventilation était parfaite.

Q. Et il n'a pas fait une traversée orageuse ?—R. Sa traversée n'a pas été très orageuse.

Q. Vous n'avez pas d'opinion à exprimer au dela de ce qu'a dit M. McLennan ?—R. Non.

Q. Vous ne pouvez nous donner d'information sur les détails de ce commerce et les règlements qu'on devrait faire pour le contrôler ?—R. Je crois que l'espace pour le bétail devrait être de 2 pieds 6 pouces pour chaque animal, ou quatre animaux gras dans un espace de 10 pieds.

Q. Est-ce que ceci leur donnerait suffisamment de place pour se coucher ?—R. Amplement.

Q. Quel espace accordez-vous généralement sur vos steamers pour chaque animal ?—R. Nous donnons de 2 pieds 6 pouces à 2 pieds 8 pouces.

M. Smith.—J'ai fait une traversée à bord d'un de vos vaisseaux à bestiaux, le *Carthaginian*, et j'ai remarqué que les animaux étaient très confortables, et qu'ils étaient le plus souvent couchés.

M. Allan.—Ils se couchent à bord de tous nos steamers.

Q. Faites-vous une différence dans l'espace accordé au bétail d'engraissement ?—R. Nous mettons cinq de ces animaux dans l'espace de 10 pieds où rentreraient quatre animaux gras. Nous croyons qu'il devrait y avoir plus d'espace pour les animaux pesant plus de 1,000 livres.

Q. Avez-vous toujours accordé cet espace ?—R. Je le croirais—oui.

Q. Les animaux peuvent-ils se coucher lorsqu'il y a cinq bêtes dans le même compartiment de 10 pieds ?—R. Oui.

Q. Peuvent-ils tous se coucher en même temps, ou un seul à la fois ?—R. Ils peuvent tous se coucher en même temps.

Q. Alors, il n'y a pas de raison particulière de les faire tenir debout ?—Pas du tout. Ils n'ont jamais essayé de les faire tenir debout.

Q. Est-ce que le commerce entre le Canada et l'Angleterre serait détruit si rien autre chose que de la viande était exporté de l'autre côté ?—R. Je crois très certainement que ceci ruinerait le commerce canadien.

Q. Croyez-vous que si on ne transportait que de la viande ceci mettrait fin à notre commerce ?—R. Oui ; ceci ruinerait un commerce très lucratif en Canada et, je crois aussi, un commerce lucratif en Angleterre. Si ce système ne ruinait pas le commerce absolument, il lui porterait fortement préjudice.

Ceci termine le témoignage du témoin.

ROBERT REFORD, de la ville de Montréal, agent pour les lignes Donaldson, Thomson et Ross, donne le témoignage suivant :—

Interrogé par M. Smith :

Q. Vous est-il jamais arrivé que les vaisseaux allant à la cueillette, ou des soi-disant "rôdeurs," soient venus vous trouver ici dans ce port ?—R. Oui.

Q. Vous étiez aussi agent pour ces vaisseaux ?—R. Oui.

Q. Etiez-vous agent pour quelqu'un des vaisseaux à bestiaux qui ont essuyé de lourdes pertes ?—Oui.

Q. Pour quel vaisseau ?—R. Le *Linda.*

Q. Combien de bestiaux portait-il ?—R. Je ne suis pas bien en état de donner le chiffre exact, mais je croirais que c'était dans les environs de 500. M. Cunningham peut vous donner le renseignement, car c'est lui qui a fait le chargement.

M. WM CUNNINGHAM, secrétaire de l'Association du bétail (*Live Stock Association*).—Il y avait 542 têtes de bétail à bord.

Q. Connaissez-vous la cause des lourdes pertes du *Linda ?*—R. J'ai de forts soupçons quant aux causes. Elles sont au nombre de deux : la première, c'est qu'il a eu du temps excessivement mauvais. Le temps a été très orageux pendant la traversée. Ça été un ouragan tout le temps, et je crois que là a été la principale cause des pertes.

Q. Portait-il du bétail sur le pont des gaillards ?—R. Oui.

Q. Combien en portait-il sur le pont des gaillards, le savez-vous ?—Environ 200, je crois.

Q. Quand le vaisseau a-t-il mis à la voile ?—R. Vers le 20 octobre. L'autre cause à laquelle j'attribue les pertes—je puis cependant me tromper sur ce point—est, peut-être, le manque d'expérience de la part du capitaine à l'endroit du transport du bétail. Je dis cela parce que le *Linda*, lors du second voyage au cours duquel il a perdu ses bestiaux, était parfaitement gréé pour le voyage. Lorsqu'il vint pour ce voyage, on parut quelque peu indisposé à expédier des bestiaux à son bord, et le vaisseau fut examiné, non seulement par les expéditeurs de bestiaux eux-mêmes, mais aussi par les agents des assureurs, trois ou quatre fois. En tant que j'ai pu en juger, et j'ai acquis beaucoup d'expérience à l'endroit des vaisseaux à bestiaux, le navire était très propre au transport du bétail. Le *Linda* était bien aéré.

Q. Avait-il des ventilateurs à vapeur ?—R. Je ne suis pas certain qu'il eût des ventilateurs à vapeur, mais il avait des moyens de ventilation plus qu'ordinaires. Il avait des ventilateurs très larges et permanents, et c'était presqu'un vaisseau neuf. Son aménagement a été fait sous l'inspection des expéditeurs de bestiaux, et ceux-ci, conjointement avec les inspecteurs des assureurs, ont surveillé l'érection des stalles et l'aménagement, et ils ont vu à ce que tout fut en ordre convenable. Je n'ai pas trouvé de défaut dans l'aménagement ou la ventilation. Je suis convaincu que si on eut trouvé quelque défaut pas un seul animal n'aurait monté à bord du *Linda.* Les journaux ont dit que le vaisseau était surchargé; tel n'est pas le cas. Le vaisseau était parfaitement en état de prendre la mer lorsqu'il quitta le port de Montréal. Le capitaine ne transportait des bestiaux que pour la deuxième fois, si je comprends, et lorsqu'il essuya ce gros temps extraordinaire, il n'a peut-être pas exercé la discrétion qu'il aurait dû. S'il eut mis le cap sous le vent jusqu'à ce que la tempête se fut calmée, il aurait pu sauver le bétail. Naturellement c'est une question de navigation sur laquelle seul le capitaine peut se prononcer. Lui seul peut dire si j'ai raison ou tort de faire cette supposition. Ce qui me porte à croire que les pertes auraient pu être moindres, c'est qu'un vaisseau plus petit, appelé le *Florence*, et plus

ancien, est parti peu après ayant presque autant de bestiaux à bord, et que le capitaine, lorsqu'il rencontra le gros temps, mit le cap sous le vent par la latitude du sud de l'Irlande, et débarqua ses bestiaux sains et saufs. à l'exception d'un seul animal.

Q. Quelles ont été les pertes du *Linda?*—R. 386 têtes sur 582, je crois.

Q. Les abris sur le pont des gaillards étaient-ils faits de poteaux et de planches? —R. Ils étaient construits comme le sont ordinairement toutes les stalles à bétail dans ce port ainsi que dans les ports américains.

Q. Quelle était l'épaisseur des planches?—R. A certains endroits elles ont un pouce d'épaisseur et dans d'autres 2 pouces, mais les charpentes ont toutes 6 pouces et sont solidement fixées au pont par des boulons.

Q. Y aurait-il avantage d'avoir des charpentes en fer à bord des vaisseaux, pour ces abris?—C'est une question à laquelle je ne puis répondre, n'ayant pas suffisamment de connaissances en matière de construction de navires. Je crois parfois que les charpentes en fer seraient un avantage, mais c'est une question qui exige des connaissances quant à la construction d'un steamer.

Q. Les bestiaux à bord du *Linda* avaient-ils l'espace ordinaire de 2 pieds 6 pouces?—R. Je ne le sais pas. Je ne crois pas qu'ils avaient plus de 2 pieds 2 pouces ou 2 pieds. C'était tout du bétail d'engraissement.

Q. Quelle était la destination de la cargaison? - R. Le *Linda* s'est rendu à Newcastle, et il a fait la traversée la plus orageuse du monde par la côte nord de l'Ecosse.

Q. Est-ce que tous les bestiaux sur le pont des gaillards ont été perdus?—R. Je n'ai pas reçu de nouvelles quant à la partie exacte du navire d'où le bétail a été perdu. En même temps que ce vaisseau perdait son bétail, le *Maryland*, parti de Boston, avec un aménagement permanent des plus solides, a essuyé la même tempête, et sur 600 bestiaux qu'il avait 400 ont été tués. Le passage d'une seule vague peut balayer le pont de n'importe quel vaisseau, que son aménagement soit permanent ou non.

Q. Vous dites que le *Maryland* a perdu 400 bêtes sur 600?—R. Je le crois.

Q. Savez-vous si le bétail sur le *Linda* a été emporté à la mer ou tué à bord?—R. Je ne le sais pas.

Q. Avez-vous entendu dire que défense avait été faite au *Linda* par le gouvernement britannique de transporter du bétail?—R. Je l'ai lu dans les journaux, mais j'ai vu dans la suite que cette défense avait été retirée.

Q. N'avez-vous jamais eu connaissance qu'un capitaine ait jeté du bétail vivant à la mer?—R. Non, jamais, monsieur. Les capitaines ont toujours à cœur de faire une traversée, et ils ont particulièrement soin de transporter leurs bestiaux en bon état.

Q. Vous n'avez jamais entendu parler d'un cas où le capitaine ait jeté le bétail à la mer?—R. Oui; j'ai entendu parler d'un cas.

Q. Je crois que vous en avez parlé à Ottawa?—R. J'ai entendu dire qu'une fois on avait jeté des bestiaux à la mer pour la sûreté du navire et la vie des personnes à bord. Je l'ai lu dans les journaux, mais je n'en ai pas une connaissance personnelle. La chose n'est jamais arrivée à bord de nos vaisseaux.

Q. Connaissez vous quelque chose du vaisseau appelé le *Straits of Magellon*?—R. J'ai entendu prononcer le nom.

Q. Vous ne connaissez pas qui l'a chargé?—R. Je ne le sais pas.

Q. Avez-vous des informations à donner sur la question de savoir s'il serait opportun de soumettre les vaisseaux à bestiaux à une surveillance officielle?—R. Sous quel rapport?

Q. Quant à l'état du vaisseau?—R. Le commerce exerce présentement cette surveillance, et il le fait très efficacement, je crois. Le capitaine du port indique la ligne de chargement du vaisseau; s'il était trop chargé il ne pourrait obtenir son acquit pour prendre la mer tant qu'il ne serait pas convenablement chargé.

Q. Mais ceci n'a trait qu'au grain?—R. Ceci s'applique au bétail et à tout le reste.

Q. Le gardien du port a-t-il le pouvoir de faire défense à un vaisseau qui transporte du bétail ?—R. Certainement. Il ne donnerait pas d'acquit à moins que le vaisseau ne fût convenablement chargé.

M. Thomas Shaw, gardien de port.—Chaque vaisseau qui quitte le port de Montréal est sous ma surveillance.

Q. Qu'il ait du grain ou non à bord ?—R. Peu importe qu'il ait du grain, des madriers ou du bétail.

Q. Et vous voyez à ce que le vaisseau soit propre à prendre la mer ?—R. Oui ; nul vaisseau ne peut quitter le port de Montreal sans avoir de moi un certificat déclarant qu'il est propre à prendre la mer.

Interrogé par M. Popham :

Q. Vous ne croyez pas qu'il entre dans vos attributions de déclarer si un vaisseau est propre à transporter du bétail ou non ?—R. Non ; mais s'il prend 50 têtes de bétail ou 50 tonnes de cargaison, peu importe ce que ce soit, et que le vaisseau dépasse la ligne, je ne lui donnerais pas de certificat.

M. Smith.—C'est-à-dire, s'il a du grain à bord ?—R. Non ; qu'il ait du grain ou non.

Q. Vous n'avez pas le pouvoir d'intervenir quant à son chargement tant que le vaisseau ne dépasse pas la ligne ?—Non.

M. Reford.—Des vaisseaux sont chargés de farine, sans avoir un seul boisseau de grain, et M. Shaw en a la surveillance tout comme s'ils étaient chargés de grain.

M. Smith au gardien de port :

Q. Avez-vous la surveillance des vaisseaux de toute sorte ?—R. Chaque vaisseau qui quitte le port de Montréal doit recevoir un certificat du bureau du gardien de port, soit de moi ou de mon aide. Les douaniers sont sur pied jour et nuit, et aucun vaisseau ne peut obtenir son acquit sans un certificat de moi. Si le vaisseau dépasse la ligne, il leur faut décharger la cargaison jusqu'à ce que nous leur disions qu'ils en ont enlevé suffisamment.

Q. Portez-vous particulièrement votre attention au chargement du bétail ?—R. Nous n'avons rien à faire au chargement du bétail, à moins que le vaisseau ne soit surchargé. Le bureau du gardien de port n'a rien à faire au chargement du bétail. Il y a douze ans, l'ancien gardien de port a parlé du chargement du bétail dans son rapport.

Q. Si vous aviez le pouvoir, en vertu d'une loi spéciale, d'examiner tous les vaisseaux chargés de bestiaux et de déclarer qu'ils sont propres à la mer, est-ce que ceci ajouterait à la sûreté des vaisseaux ?—R. Ceci dépendrait de la loi.

Q. Si la loi vous donnait le pouvoir de voir à ce que le vaisseau soit propre à la mer, non seulement quant à la coque, mais quant à ses qualités pour le bétail expédié, est-ce que ce serait une amélioration sur le présent système ?—R. Je suis personnellement sous l'impression que s'il y avait un inspecteur nommé spécialement pour cet objet, ce serait un avantage pour tous les intéressés.

Q. Pensez-vous qu'ils requièrent une inspection spéciale pour le bétail en sus de celle à laquelle ils sont présentement soumis ?—R. Je le croirais.

Q. Vous savez qu'il existe une inspection des bestiaux, que fait l'inspecteur vétérinaire qui voit à la santé des animaux. Ceci tombe dans le domaine du ministère de l'agriculture, mais tout ce qui a trait au chargement des vaisseaux appartient au ministère de la marine. C'est particulièrement en rapport avec le chargement du bétail que je suis ici aujourd'hui. Je désire obtenir le témoignage et l'opinion de tous les intéressés sur la question de savoir si des changements sont à désirer, et si nous ne devrions pas opposer le bill qui a été présenté au parlement impérial et dont j'ai parlé. Naturellement, la même surveillance quant à la santé des animaux va se continuer, parce que s'il traversait des animaux atteints de maladie, ceci détruirait les privilèges que nous avons maintenant en Angleterre relativement à ce commerce.

M. Reford.—Je crois que M. Shaw a dit exactement que la nomination d'un fonctionnaire officiel spécialement préposé à la surveillance du chargement des bestiaux et relevant du bureau du gardien du port de Montréal, serait un avantage.

Relativement à ce dont nous avons parlé, je désire dire que le temps, à l'époque où survinrent les pertes de bestiaux, était extraordinairement mauvais. C'est le pire temps que nous ayions eu depuis plusieurs années sur l'Atlantique. Les paquebots les plus forts et les plus grands qui traversent l'Atlantique ont eu leur pont balayé pendant la tempête. Je ne crois pas qu'on doive imputer à l'état de service d'un vaisseau le fait qu'il perde des bestiaux dans le cours d'un voyage fait dans des circonstances aussi exceptionnelles. Ce n'est pas, non plus, une juste raison de dire que le commerce de bétail ne peut se faire avec succès, si l'état de service des steamers prouve le contraire, et les vaisseaux qui ont perdu du bétail pendant ces tempêtes transportent, nombre d'entre eux, des bestiaux depuis plusieurs années, sans subir de pertes. Jusqu'à ce qu'ils aient essuyé ce mauvais temps extraordinaire leur état de service était sans reproche. Si un paquet de mer s'abat sur un vaisseau, il balaiera son pont, quelque solide qu'il soit.

Q. Vous pensez que ceci ne devrait pas être imputé à la nature des vaisseaux ou à la possibilité de faire ce commerce ?—R. Assurément non. Dans le temps ordinaire les steamers qui traversent avec du bétail, transportent les animaux en parfaite sûreté.

Q. Tout de même les états de service des vaisseaux des lignes régulières qui prennent des précautions dans l'exploitation de ce commerce, semblent démontrer qu'ils ne subissent pas beaucoup de pertes. Ce sont particulièrement des vaisseaux allant à la cueillette qui ont fait des pertes ?—R. C'est le cas. Naturellement, leurs capitaines n'ont pas la même expérience.

Q. Vous êtes d'avis, M. Reford, qu'on ne devrait pas imposer de restriction au chargement des bestiaux en automne et en hiver ?—R. Je crois que les vaisseaux peuvent transporter du bétail aussi sûrement en septembre, octobre et novembre, qu'en tout autre temps de l'année. Les états de service des vaisseaux le feront voir.

Q. Vous croyez alors qu'il ne devrait pas y avoir de restriction quant au transport du bétail en automne ?—R. Je ne le crois pas, monsieur, s'il existe une inspection convenable quant au nombre des bestiaux pris à bord, quant à la ventilation et à l'aménagement des vaisseaux. Je verrais avec plaisir la nomination d'un fonctionnaire officiel muni de pouvoirs sur ces matières ; de fait je crois que tous ceux qui représentent les intérêts maritimes sont unanimes à se déclarer satisfaits si le gouvernement passait et mettait en vigueur des règlements raisonnables pour le transport convenable des animaux.

Q. Vous ne voudriez pas imposer de restriction au transport du bétail sur le pont des gaillards dans ces abris temporaires ?—Ils ne sont temporaires que dans un sens. Certains de ces abris qu'on appelle temporaires sont si bien installés que, règle générale, le vaisseau les transporte presque toute l'année. Les abris sont boulonnés vis-à-vis les écoutilles, de manière à permettre le chargement et le déchargement des vaisseaux, mais, règle générale les appareils restent sur le vaisseau toute l'année.

Q. J'ai lu dans des journaux qu'on les appelait des maisons de cartons ?—Q. Les journaux prennent quelque fois de la licence dans la manière dont ils sont écrits.

Q. Et vous croyez qu'ils n'ont pas raison de dire ces choses là relativement à ces abris ?—Non, monsieur, je ne le crois pas.

Q. Vous croyez que ce sont des maisons solides ?—Je crois que ce sont des abris raisonnablement solides.

M. Smith.—Un de mes amis, le col. Innes, d'Aberdeen, m'a transmis un extrait d'un journal qui décrit le voyage du steamer *Straits of Magellan* et que je vais vous lire. Cet extrait se lit comme suit :—

De l'*Aberdeen Evening Express*, (Ecosse).

LUNDI, 17 novembre 1890.

COMMERCE DU BÉTAIL CANADIEN.

TERRIBLE TRAVERSÉE D'UN STEAMER.

162 ANIMAUX EMPORTÉS À LA MER.

Avec l'arrivée, hier matin, du steamer *Straits of Magellan*, venant de Montréal, ayant une autre consignation de bétail canadien, arrive aussi la nouvelle du premier grand désastre qu'on ait à signaler dans ce commerce avec ce port, le capitaine Clark rapportant la perte de 162 animaux. Il appert que le *Straits of Magellan* a quitté Montréal le premier novembre. Pendant les premiers jours le temps fut beau et le vent favorable. Après cinq jours de marche toutefois le vent changea et on se prépara à faire face à la tempête. La brûme s'étendit sur la mer, et lorsque Belle Ile fut signalé le jeudi, 6 courant, une tempête en règle régnait. Le vent augmenta et la mer devint très grosse. Pour ajouter au malaise de la position, il se mit à tomber une pluie fine et drue et il fallait veiller avec vigilance. Dans l'après-midi du jeudi la pluie changea en neige et ce fut un véritable tourbillon. Il fallut mettre les pompes en œuvre deux fois par jour, tandis qu'on dut faire preuve de beaucoup de soin pour empêcher le bétail de se détacher. De grosses vagues s'abattaient sur le navire ; et vers minuit, le même jour, certains compartiments des bestiaux furent démolis et on dut fermer les écoutilles. Avec le bruit du vent et le beuglement des animaux, ce fut pendant un temps une véritable confusion. Le 7 l'ouragan augmenta et le steamer continua à traverser d'énormes vagues. Il fallait à la vigie prendre de grandes précautions pour ne pas être emportée à la mer. Une des vagues démolit les abris des bestiaux, à l'avant, emportant à la mer un grand nombre d'animaux et de stalles, et détruisant complètement un des canots suspendus près de la passerelle. Les passerelles à tribord furent aussi emportées. La véhémence des vagues était si terrible que les étais en fer furent brisés et tordus, et tout ce qui était mobile sur le pont fut emporté. Dans la soirée du 8 la tempête sembla s'apaiser un peu, et on jugea prudent d'ouvrir les écoutilles afin de s'assurer de l'état dans lequel se trouvaient les animaux.

Le lendemain, le 9, on dit que les bestiaux avaient gravement souffert, un certain nombre se mourant de blessures qu'ils avaient reçues. Malheureusement, le soir du même jour la tempête augmenta. Le vent changeait d'un point à un autre avec une telle rapidité qu'il était presque impossible de savoir quelle était la meilleure direction à prendre. On dut fermer les écoutilles de nouveau, et on mit la machine à demi-vitesse. Le pont était continuellement balayé, et on commençait à avoir des craintes pour la sûreté du vaisseau, lorsqu'un changement s'opéra pour le mieux. Ce ne fut que passager toutefois, le 10 la tempête rugissait avec autant de rage que jamais ; l'équipage dut se tenir aux pompes, et il fallut excercer beaucoup de soin pour gouverner. Vers quatre heures du matin, le 10, les compartiments des bestiaux, à l'avant, furent complètement démolis et un certain nombre d'animaux emportés à la mer. Les animaux à l'avant et à l'arrière se détachèrent et il s'en suivit une épouvantable confusion, les pauvres bêtes étant lancées d'un côté à l'autre. La mer continua à donner, le vent à changer d'un point à un autre, et des paquets de mer à s'abattre sur le vaisseau. On perdit encore un certain nombre d'animaux, et les lisses, les étais du steamer, les abris et autre matériel furent aussi emportés. Les ventilateurs furent brisés, et l'équipage fut dans la nécessité de couper des voiles neuves pour couvrir les écoutilles. Pendant quelques jours la tempête continua sans apaisement, et, le 14, une tempête accompagnée de tonnerre éclata. Le vaisseau qui, depuis un jour on deux, allait à toute vapeur, dut être amené et mis à demi-vitesse. A cette phase tout l'équipage était épuisé par le travail qu'il avait fallu faire, et à sa grande joie le *Butt of Lewis* fut signalé le vendredi soir. Le vent tomba alors et le

samedi matin, lorsque le *Dunnet Head* fut signalé, la mer était relativement calme. Le *Straits of Magellan* arriva au large de Girdleness samedi soir vers sept heures, et, ainsi qu'on l'a dit déjà, il vint acosté à la jetée Pocra hier matin. Ses ponts offrent une étrange apparence, des animaux morts gisent çà et là dans de la paille. Lorsque le steamer a quitté Montréal il avait à bord 660 animaux, mais en arrivant à Aberdeen il n'en avait plus que 498. Le bétail est consigné à MM. McDonald, Fraser et Cie et à MM. Robertson et Johnston. Le *Straits of Magellan* est un des plus gros vaisseaux —peut-être le plus gros—qui aient jamais entré dans le port d'Aberdeen. Ses proportions sont: longueur, 360·3; largeur, 35·8 pieds; profondeur, 26·4 pieds; tonnage brut, 2,651. Les courtiers étaient comme d'habitude MM. Richard Connon et Cie. Le capitaine Crombie a vu au quaiage du steamer, entreprise très difficile à cause de la longueur du vaisseau ; et l'inspecteur Strangeways surveille le débarquement des animaux.

Le steamer *Alvona*, capitaine Yule, est arrivé à Aberdeen de Montréal, samedi, ayant à son bord 487 bêtes à cornes et 140 moutons. Le capitaine Yule dit qu'il a quitté Montréal le premier novembre, et qu'il a eu une très rude traversée. De fait il a tout le temps rencontré de forts vents debout et une mer orageuse. Dans une circonstance, pendant la tempête il a dû, trois jours durant, fair sous le vent, et dépensa 70 galons d'huile à essayer à amoindrir la véhémence de la mer. Alors qu'il était au large de Buchanness, samedi, l'*Alvona* fut frappé par un paquet de mer, et à raison de la grosse mer à la barre du pont il a dû mettre en rade dans la baie pendant une heure. Le bétail est consigné à MM. McDonald, Fraser et Cie et à MM. Robertson et Johnston. Les moutons étaient consignés à M. A. Middleton, Kittybrewster. Outre les bestiaux et les moutons, le vaisseau avait une cargaison générale se composant de 2,000 tonneaux de grain pour MM. Grant et Cie, 300 barils de pommes pour MM. Ingram et Mortimer, et 160 madriers étalons pour MM. John Fleming et Cie."

Q. Il semblerait donc, d'après ceci, que les abris érigés sur les ponts du *Straits of Magellan* n'étaient pas suffisamment solides pour la tempête, et qu'il a perdu 162 bêtes sur 600?—R. Je ne crois pas que ce soit là un raisonnement juste, M. Smith.

Q. Je ne raisonne pas l'affaire. Je vous lis un compte rendu qui dit que les abris sur le pont ont été emportés?—R. Si un paquet de mer s'abat sur un vaisseau pendant une tempête, il peut tout emporter sur le pont. Il faut courir le risque sur les vaisseaux qui traversent l'océan, et si l'on prétend arrêter le commerce de bétail à cause de quelques pertes, vaudrait autant dire que personne ne pourra aller à la mer parce qu'il y en a qui se perd à bord. Nous entendons dire constamment que des paquebots, entre l'Angleterre et l'Amérique, ont eu leurs ponts balayés et des passagers tués.

Q. Je parle en ce moment de ces abris temporaires sur le pont?—R. Pendant le gros temps aucun vaisseau peut avoir son pont balayé par la mer. J'ai la certitude que le *Straits of Magellan* a été bien aménagé dans ce port, et le compte rendu que vous avez lu dit que la mer a brisé même ses étais en fer. Pour ce qui est de nous, nous prenons autant de soin à aménager les steamers "rôdeurs" que les vaisseaux de lignes régulières, pour le commerce de bétail. Je crois que les autres agents de vapeurs océaniques se donnent autant de peine que nous sous ce rapport. Notre commerce dépend du transport convenable du bétail, et les armateurs et les compagnies d'assurance sont également intéressés à ce qu'ils soient transportés avec sûreté. Nous n'allons pas expédier un vaisseau à la mer avec un arrangement mal fait et faible, parce que cela préjudicierait à notre commerce et entraînerait de grandes pertes.

Q. Le transport de bétail serait-il un commerce profitable si l'on ne prenait pas d'animaux sur le pont des gaillards dans les abris dont on parle?—R. Non.

Q. Le commerce ne serait pas profitable sans cela?—R. Non. Nous en sommes réduits pour le transport des cargaisons à un taux presque nominal, et si le commerce de bétail était aboli, ou si le transport de bétail sur le pont des gaillards était défendu, la moitié du commerce passant par le Saint-Laurent s'arrêterait. Ce serait un dommage pour chaque individu en Canada, et particulièrement pour les cultiva-

teurs. En réalité, nous avons transporté du grain de ce port à un taux qui ne payait pas les frais du chargement et du déchargement de ce grain. Même avec les cargaisons de bestiaux sur le pont, les vaisseaux n'ont pas payé. Je dois dire qu'à mon avis les lourdes pertes de bestiaux de cette année ne constituent pas un argument en faveur de l'arrêt de ce commerce. Chaque fois qu'il y a eu perte d'animaux, ces pertes ont eu lieu dans des circonstances exceptionnelles pendant des tempêtes extraordinaires.

Q. Vous vous opposez tout à fait à ce que des restrictions soient imposées au transport du bétail sur le pont des gaillards pendant les mois d'octobre et de novembre?—R. Je crois qu'une restriction de ce genre est inutile. Il appartiendra, je pense, au gouvernement de nommer un fonctionnaire relevant du bureau du gardien de port, pour voir à ce que l'aménagement sur les vaisseaux et tout ce qui est en rapport avec le transport du bétail soit en état convenable et conforme aux règlements officiels. C'est tout ce qui est nécessaire. Je crois aussi que 2 pieds 6 pouces pour le gros bétail et 2 pieds pour le bétail d'engraissement est amplement suffisant.

Q. Est-ce qu'un espace de 2 pieds pour chaque tête de bétail d'engraissement leur permettrait de se coucher?—R. Oui, monsieur, chacun d'eux.

Q. Pourraient-ils rester coucher toute la traversée, s'ils le voulaient?—R. Oui.

Q. Et y a-t-il une raison à faire tenir l'animal debout pendant le voyage?—R. Je n'ai jamais entendu parler de cela que récemment. Mon expérience est que les animaux se couchent à bord d'un vaisseau. Je n'ai jamais entendu dire qu'on fasse tenir des animaux debout, et je ne crois pas que la chose ait jamais eu lieu. Je suis sûr qu'un espace de 2 pieds 6 pouces pour le gros bétail et que mettre cinq animaux d'engraissement dans un compartiment pour quatre têtes de bétail gras, leur donnerait suffisamment de place pour se coucher pendant le voyage et les mettrait très à l'aise.

Q. Vous partagez aussi la même opinion que d'autres messieurs qui ont parlé, que si l'exportation du bétail vivant était prohibée, cela aurait l'effet de détruire le commerce du port?—R. Je crois que non seulement cela détruirait le commerce du port, mais ce serait une calamnité au point de vue des intérêts du cultivateur et de tout le pays en général. Je crois que le commerce d'exportation du bétail a une très grande importance pour la classe agricole du Canada, et je crois aussi, d'après ce que j'ai appris de personnes en Angleterre, que l'importation du bétail du Canada est considérée comme une chose très importante pour la prospérité des cultivateurs dans nombre de régions d'Angleterre et d'Ecosse. MM. William Thompson et Fils, pour qui nous agissons, propriétaires de la ligne Thompson, sont ceux qui ont créé ce commerce sur la côte orientale d'Angleterre. Nous avons d'abord commencé par expédier à Aberdeen, et nous transportons maintenant du bétail à Dundee et Newcastle, Angleterre.

M. Smith.—Le colonel Innes, d'Aberdeen, m'écrit que c'est lui qui a créé ce commerce, qu'il a engagé des personnes à s'y lancer?—R. C'est par l'entremise de la maison Thompson qu'il l'a fait. Ils lui ont donné les moyens pour expédier ces bestiaux, et les MM. Thompson ont aussi amené les commissaires du port de Dundee à établir des cours à Dundee pour recevoir le bétail, et cela à grands frais pour le port. Un joli nombre de cargaisons de bestiaux y ont été expédiées, et on a constaté que les cultivateurs de cette partie de l'Ecosse achètent le bétail canadien d'engraissement avec une très grande avidité, et ils disent que c'est un bétail très supérieur pour des fins d'engraissement. Toutes les cargaisons de bestiaux qui ont été expédiées se sont vendues facilement et ont été hautement appréciées par les acheteurs qui viennent de toutes les parties de l'Ecosse aux ventes qui ont lieu à Dundee. Si le bétail n'était pas débarqué en bon état et convenablement traité à bord du vaisseau, il ne se vendrait pas aussi facilement de l'autre côté, et il n'aurait pas donné des résultats aussi satisfaisants. Les résultats ont été si satisfaisants que les commissaires du port de Dundee ont décidé de doubler les moyens de logement pour le bétail à ce port. L'été dernier on a constaté que les moyens de logement qui pouvaient contenir de 900 à 1,000 têtes, étaient tout à fait satisfaisants, et l'été prochain on doit doubler le local. Je crois comprendre que tout le bétail qui a été expédié en Ecosse a donné une grande

satisfaction et a été profitable aux acheteurs, de sorte que ce commerce est devenu un élément important pour la classe agricole de l'Ecosse et du nord de l'Angleterre.

Q. Ne croyez-vous pas que, lorsque du bétail est transporté sur le pont des gaillards en novembre, il souffre du froid ?—R. Non, monsieur, en tant que je le comprends, je n'ai jamais entendu dire que le bétail ait souffert du froid à bord d'un vaisseau. Il peut y avoir des exceptions, telles que les pertes qui ont eu pour cause les terribles tempêtes, cet automne, mais ces cas là sont très rares.

Q. J'ai lu que dans le cas d'un vaisseau, lorsque les bestiaux débarquèrent, les gens ne voulaient pas même les regarder, vu qu'ils étaient à moitié morts de froid, et on les croyait atteints de pleuro-pneumonie ?—R. La raison qu'on m'a donnée, était que le bétail qu'on soupçonnait, et cela faussement, d'être atteint de pleuro-pneumonie, le fut ainsi; les cours de Dundee ne pouvaient contenir que 900 têtes, et il arriva que deux vaisseaux arrivèrent à Dundee en même temps avec de forts chargements de bestiaux. Ce dernier vaisseau en arrivant n'eût pas la permission de décharger son bétail tant que les cours n'ont pas été libres du premier chargement, conséquemment le steamer dû rester en rade dans le port de Dundee, et les animaux n'eurent pas autant de bon air pendant que le navire était radé que pendant la traversée. Lorsque le vaisseau est en marche l'air s'introduit dans les ventilateurs et apporte au bétail de l'air frais en abondance, mais lorsque le vaisseau est arrêté l'alimentation de l'air en considérablement amoindrie. Telle a été la cause des difficultés parmi ces animaux à Dundee. Les animaux durent rester ainsi pendant longtemps, en attendant que les cours fussent devenues libre du chargement précédent, et ils commencèrent à devenir malades par manque d'air frais. Du moment qu'on transmit par le câble ici, qu'on croyait le bétail atteint de pleuro-pneumonie, j'expédiai immédiatement un câblegramme à MM. Thompson et autres intéressés que la pleuro-pneumonie n'existait pas en Canada. Je leur demandai de faire venir de Londres, d'Edimbourg et de Glasgow les meilleurs médecins-vétérinaires pour faire visiter le bétail et pour faire établir le fait qu'il n'y avait pas de pleuro-pneumonie. Ce fut fait, et il fut prouvé que le bétail n'avait rien, sauf qu'il avait souffert du manque de bon air, pendant que le vaisseau était en rade dans le port de Dundee. Je crois que M. Bickerdike peut appuyer de son témoignage ce que je viens de dire.

M. Smith,—Que pensez-vous qu'il y ait dans la demande qu'on fait pour que l'espace destiné au bétail soit exempt des droits de tonnage. J'ai reçu du col. Innes des lettres qui se lisent comme suit:—

LEARNEY, ABERDEEN, 11 décembre 1890.

MON CHER MONSIEUR,—Il y a environ quatre semaines je vous ai écrit une longue lettre sur la position présente du commerce de bétail d'engraissement entre le Canada et les ports écossais de la côte oriental, savoir: Alberdeen et Dundee; et j'ai traité particulièrement deux points: 1°, la nécessité de la part des autorités canadiennes d'exercer une grande vigilance pour se protéger contre la transmission de maladies contagieuses par l'embarquement subreptice d'animaux américains de Montréal; 2° les pertes très considérables de bestiaux à bord du vaisseau pendant le gros temps, ce que j'attribue au manque de protection suffisante sur le pont, et à l'absence d'une bonne ventilation au-dessous lorsqu'il est nécessaire de fermer les écoutilles.

Je suis heureux de dire que pour ce qui est des maladies contagieuses, il n'y a pas eu de nouveau motif de crainte, depuis ma dernière lettre, et quelque ait pu avoir été la maladie dont souffraient les animaux des deux derniers chargements débarqués à Dundee, ce n'était pas apparemment la pleuro-pneumonie.

Mais quant aux pertes du bétail à bord des steamers, ma lettre ne vous était pas arrivée que ce que j'écrivais sur ce sujet était remarquablement confirmé par l'arrivée de 5 vaisseaux, dans l'espace de 8 jours, à Aberdeen et à Dundee, dont la perte s'élevait à 540 têtes de bétail, et les autres animaux généralement avariés. Les steamers n'avaient pas subi d'avaries considérables et leur traversée s'était faite dans le temps ordinaire ; mais chacun d'eux avait eu leur pont balayé par la mer. Je vois par les journaux que des pertes encore plus lourdes ont eu lieu à bord d'un vaisseau

arrivé à Newcastle ; la chose a été mentionnée dans une interpellation faite à M. Chaplin en parlement.

Ces pertes de bestiaux attirent considérablement l'attention publique, et si j'ai raison de les attribuer à l'absence de protection sur le pont, et de ventilation au-dessous, et si on peut y obvier par l'emploi de vaisseaux mieux construits pour cet objet, il est heureux que j'aie déjà publié ces explications, autrement les ennemis du commerce auraient eu le haut du pavé, et les avancés très extrêmes de M. Plimsoll auraient semblé complètement justifiés.

Je me suis mis en communication à ce sujet avec M. E. Thompson, de la maison d'armateurs Geo. Thompson et Cie, de Londres et Aberdeen, et je vous transmets copie d'une lettre que je lui ai adressée et dont il a accusé réception avec promesse de la mettre sérieusement à l'étude.

Je vois par un télégramme publié dans les journaux d'aujourd'hui, que, de votre côté, il y a eu une assemblée des expéditeurs de bestiaux à Montréal, pour protester contre les mesures que pourrait prendre le bureau d'agriculture britannique, dans le but d'empêcher l'emploi de vaisseaux impropres dans le commerce, et qu'un exposé de leur manière de voir doit être transmis à ce pays. Or j'espère qu'en présence des pertes récentes, vos expéditeurs constateront qu'il est de leur intérêt de diriger nos efforts à enlever les causes de ces pertes, plutôt que d'essayer à les atténuer, et si j'ai raison d'attribuer les pertes à l'emploi de vaisseaux dont la construction est impropre au commerce, le plus tôt nous aurons des navires convenablement construits le mieux cela sera. Comme vous le savez sans doute très bien la règle qui régit le mesurage du tonnage est un problème difficile à résoudre.

Mais si vous pouvez démontrer qu'une modification des taux est absolument essentielle à un commerce qui affecte d'une manière si importante l'approvisionnement de la population, il n'y a pas de doute qu'on trouvera les moyens de surmonter la difficulté.

Je serai heureux d'aider par les moyens en mon pouvoir à un commerce auquel j'ai pris tant d'intérêt, et je m'attendrai consciencieusement à recevoir votre manière devoir sur ce sujet.

Tout à vous,
J. W. INNES.

P.-S—Je vous ai mis à la poste, il y a deux jours, un journal contenant un article sur cette question, et je vous expédie avec la présente copie du même journal publiant une lettre de moi sur le sujet.

Une autre lettre du colonel Innes se lit comme suit :

M. W. H. Smith,
Sous-ministre de la Marine,
Ottawa.

Learney, Aberdeen.

Mon cher Monsieur,—Revenant à une conversation que nous avons eue récemment au sujet des défauts du transport par steamer utilisé par le commerce du bétail canadien, je vous transmets des extraits de journaux d'Aberdeen contenant partie d'une lettre adressée à M. W. Smith, sous-ministre de la marine pour le Canada, laquelle dit en un mot ce que j'ai déjà signalé à votre attention, c'est-à-dire, que les steamers exigent d'être spécialement construits pour le commerce du bétail, ayant leur pont des gaillards protégé par une couverture ininterrompue ou un tillac entre la passerelle et le gaillard d'avant et entre la passerelle et la poupe, et l'entrepont devrait être aéré par de bonnes pompes à air mues par la machine. Je vous transmets aussi des extraits de journaux donnant un état des pertes de bestiaux à bord de 5 vaisseaux qui sont récemment arrivés à Aberdeen et à Dundee de Montréal depuis notre conversation. Ces pertes confirment à la lettre ma prétention lorsque je dis que les pertes des bestiaux peuvent principalement s'attribuer à l'absence des dispositions nécessaires de construction que doit avoir un vaisseau à bétail sûr. Les pertes sont très lourdes, s'élevant à un total de 546 têtes et représentant une valeur de

£6,500, soit environ un cinquième du nombre de bestiaux transportés par ces steamers.

Je prétends qu'avec des vaisseaux convenablement construits ces bestiaux auraient fait la traversée en sûreté.

Je compte sur votre connaissance et votre expérience en matière de construction de navire, etc,—pour m'aider à exposer ce besoin sous les yeux de ceux qui sont en état d'y pourvoir. Quelques agriculteurs ont à leurs propres frais presque créé un très grand commerce pour le port d'Aberdeen, mais assurément on ne doit pas s'attendre à ce que nous organisions une autre compagnie et que nous devenions constructeurs de navires et armateurs dans le but de fournir des moyens de transport. Je suis sûr que si la chose était bien exposée sous les yeux des intéressés, il existe suffisamment d'esprit d'entreprise pour s'y lancer.

Q. Il croit que la construction des vaisseaux est à blâmer, de même aussi le fait de faire entrer dans le mesurage des droits de tonnage la partie recouverte. Il croit que si cela était changé on remédierait à la difficulté?—R. Je ne le crois pas. Je ne pense pas que ce soit la construction du vaisseau qui soit entièrement à blâmer dans cette affaire. Il existe une autre chose que McLennan a signalée et qui est aussi à blâmer; je veux parler de l'inefficacité des bouviers dans nombre de cas. Je suis d'avis que les bouviers devraient être sous le contrôle du capitaine, et qu'ils devraient être habitués à la mer et aux soins des animaux.

Q. Vous êtes alors un de ceux qui croient opportun de mettre les bouviers sous la discipline du capitaine?—R. Oui, monsieur. Je désirerais aussi que les expéditeurs de bestiaux fussent convenablement représentés à bord des vaisseaux, afin qu'eux et les assureurs soient convaincus qu'on prend tous les soins possibles des animaux pendant la traversée.

Q. Nous savons tous, naturellement, que si les bouviers signaient le rôle d'engagement, ils seraient sous les ordres et la discipline du capitaine?—R. C'est bien cela, monsieur.

Q. Vous pensez que, si l'on agissait ainsi, et si l'on choisissait une catégorie d'hommes convenable pour bouviers, nombre des difficultés disparaîtraient?—R. Je le crois, monsieur. Je pense que les difficultés disparaîtraient si l'on faisait cela et si l'on effectuait d'autres améliorations.

Q. Vous savez, je suppose, que la question d'engager des bouviers aux conditions de l'engagement a fait le sujet d'une étude de la part du gouvernement anglais avant aujourd'hui. La chambre de commerce impériale a passé, au mois de septembre 1887, un arrêté dans lequel il est dit qu'en vertu de la loi de la marine marchande, de 1854, le mot " marin " comprend toute personne, à l'exception des capitaines, pilotes et apprentis, employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un vaisseau. Je vais lire la partie de l'acte qui a trait à cette question.

CHAMBRE DE COMMERCE, DÉPARTEMENT DE LA MARINE, septembre 1887.

LOIS CONCERNANT LA MARINE MARCHANDE, DE 1854 À 1876.

Avis aux armateurs et capitaine de vapeurs.

BOUVIERS.

En vertu de la loi de la marine marchande de 1854, le mot " marin " comprend toute personne (sauf les capitaines, pilotes et apprentis sous contrat et dûment inscrits) employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un vaisseau.

Il est venu à la connaissance de la chambre de commerce que des personnes sont employées ou engagées sur des vaisseaux en qualité dite de bouviers, et que dans le cas de certains steamers à bord desquels ils sont ainsi engagés ou employés, ils ne sont pas inscrits sur le rôle d'engagement, ou non plus inscrits dans la liste des passagers.

Le capitaine d'un vaisseau à bord duquel on ne se conforme pas à la loi (si c'est un navire étranger), ou le capitaine ou armateur (si c'est un navire du pays), sera passible, pour chaque fois qu'il manquera de se conformer à la susdite disposition,

d'une amende de £5, imposée par l'article 157 de l'Acte concernant la Marine Marchande de 1854. La chambre de commerce désire attirer l'attention sur les amendes encourues par la négligence de se conformer aux susdites dispositions, et désire aussi que les surintendants des bureaux de la marine marchande, lorsque les équipages recevront congé, attirent l'attention des capitaines sur ce point, et voient à ce que les bouviers aient été convenablement inscrits et décrits dans le rôle d'engagement, ou portés à la liste des passagers.

Lorsque des bouviers retournent de ce pays à des ports américains ou à d'autres ports étrangers d'expédition, s'ils ne sont pas au service de l'armateur du vaisseau, et lorsqu'ils ne sont pas pour le voyage engagés ou employés à aucun titre à son bord, pourront faire inscrire leurs noms sur la liste des passagers à titre de passagers, au lieu d'être portés sur le rôle d'engagement comme bouviers, et on devra attirer l'attention des capitaines sur ces dispositions lors de la signature du rôle d'engagement.

On devra, cependant, se rappeler que, lorsque plus de 12 personnes autres que le capitaine et l'équipage et l'armateur, sa famille et serviteurs, sont transportées dans un steamer, relativement auxquelles il n'a pas été accordé de certificat, l'armateur de ce vaisseau devient passible d'une amende de £100 et le capitaine d'une autre amende de £20, imposées par l'article 318 de l'Acte concernant la Marine Marchande de 1854.

(Signé) HENRY G. CALCRAFT,
Secrétaire.

THOMAS GRAY,
Sous-secrétaire, département de la marine.

Votre manière de voir coïncide exactement avec la loi qui exige que les bouviers qui traversent l'océan doivent être engagés comme faisant partie de l'équipage?—R. Oui.

Q. On peut alors les contraindre à faire leur service. S'ils ne sont pas engagés comme faisant partie de l'équipage, ils sont jusqu'à un certain point indépendants du capitaine?—R. C'est exactement cela.

Q. Et ils pourraient s'en aller se coucher et y rester, et ne pas se lever pour faire leur service?—R, Oui, et ils le font sur une grande échelle.

Q. Et il faut alors que les matelots fassent le service, je suppose?—R. Oui, très fréquemment. Les matelots, le capitaine et les officiers du vaisseau sont obligés de veiller au bétail. Naturellement il y a des exceptions, et je ne veux pas laisser croire pour un moment que les bouviers font preuve d'incurie à l'endroit du soin des animaux.

Q. Mais, avec le système actuel, cette négligence peut se glisser?—R. Oui; le présent système prête à cela. La raison pour laquelle les bouviers ne sont pas sur le rôle c'est que les expéditeurs de bestiaux étaient sous l'impression qu'en expédiant leurs propres chefs d'équipe et leurs propres bouviers, qu'ils connaissent et en qui ils ont confiance, leurs animaux seraient mieux traités que s'ils les laissaient aux soins du vaisseau. Dans cela ils ont, je crois, fait erreur.

Q. Ne croyez-vous pas qu'il serait opportun de faire, si c'était possible, des modifications dans ce sens, de manière à rendre le vaisseau ou l'agent responsable de la santé du bétail, en faisant engager leurs propres hommes pour veiller au bétail, et en obligeant ces hommes à devenir partie de l'équipage?—R. Pour ce qui est du choix des hommes et du soin du betail, c'est très bien; mais la question est: ce système rendrait-il le vaisseau ou le capitaine responsable des accidents qui pourraient arriver au bétail?

Q. Il aurait la responsabilité d'en avoir soin?—R. Oui, monsieur; mais sur certains vaisseaux on obtient de bons hommes, tandis que sur d'autres ils ne sont pas aussi bons.

Q. Si vous engagez un homme sur le quai, ne sachant pas s'il a déjà été sur mer, où s'il a quelque connaissance du soin du bétail, je suppose que vous ne pourriez vous attendre à vous procurer toujours de bons hommes?—R. C'est souvent le cas, et j'en

ai parlé aux expéditeurs de bestiaux. Un certain nombre ont déclaré et désiré un changement dans le mode d'engager des bouviers, mais d'autres ont exprimé la crainte que si le choix des hommes était laissé aux armateurs le bétail ne serait pas aussi bien soigné qu'il est maintenant. Je suis cependant d'avis que le changement mérite d'être esssayé, et je suis convaincu qu'il en résulterait des conséquences satisfaisantes pour les intéressés. Je crois que le capitaine et les officiers d'un vaisseau seraient désireux de veiller au bon état du bétail et de voir à ce qu'il arrivât sous leurs soins à bon port et en bonne condition. Je suis sûr que chaque officier d'un vaisseau déploierait un surcroît de soin à débarquer les bestiaux en aussi bon état que possible. Il y aurait une rivalité entre eux pour voir lequel débarquerait son bétail en meilleur état.

Q. Laisseriez-vous le choix des bouviers au capitaine ou à l'agent ?—R. Je crois que les bouviers devraient être permanemment à bord du vaisseau, et une somme de tant par tête devrait être portée au compte des dépenses extraordinaires contre les propriétaires. Cette somme ne serait pas calculée dans un but de gain mais seulement pour couvrir les frais du soin des animaux.

Q. Vous croyez que le choix des bouviers devrait être laissé au capitaine et à l'agent du vaisseau ?—Oui ; aux armateurs du vaisseau.

Q. Et vous exigeriez une faible somme pour couvrir les dépenses ?—Oui ; mais elle ne dépasserait pas celle que les propriétaires des animaux paient actuellement à ces hommes.

Q. Naturellement, il leur faut aujourd'hui faire ces dépenses d'une autre manière ; mais ils croient, je suppose, protéger leurs intérêts en choisissant leurs propres hommes, bien qu'ils ne voient pas comment les hommes travaillent une fois qu'ils ont quitté le port ?—R. Règle générale, ils ne les voient pas après qu'ils ont quitté le port.

Q. Avez-vous une opinion à exprimer, M. Reford, quant aux règlements qu'il faudrait adopter pour effectuer ces changements dans le transport du bétail ? Si nous obtenons une loi relative à l'inspection, il faudra faire des règlements basés sur cette loi. Désirez-vous suggérer quelque chose quant à la question de savoir quels règlements le gouvernement devrait passer ?—R. C'est une question qui exige beaucoup de délibération, et il vaudrait mieux l'examiner dans la suite. Une fois la loi passée, la question d'examiner quels règlements on devra faire sera un autre sujet d'étude. Il y a certains principes majeurs qu'il vous faudra observer, mais je n'aimerais pas donner d'opinion sur ce sujet sans réflexion.

Q. Croyez-vous que tous les vaisseaux qui transportent du bétail devraient être munis de ventilateurs à vapeur ?—R. C'est aussi un autre sujet relativement auquel je désirerais me taire. Je crois que si les vaiseaux avaient des ventilateurs à vapeur, cela aiderait beaucoup à la santé du bétail.

Q. Croyez-vous que ce serait imposer un fardeau aux propriétaires de steamers que de contraindre tous les vaisseaux qui transportent du bétail à avoir des ventilateurs à vapeur ?—R. La chose se pourrait. Je ne voudrais pas exprimer une opinion arrêtée sur ce point, mais ça tomberait probablement dans le domaine des devoirs de l'inspecteur officiel.

Q. Naturellement ceci entrerait au nombre des devoirs de l'inspecteur, mais il faut qu'il soit guidé par certaines règles et certains règlements. Si nous obtenons une loi relative à une inspection officielle, cette loi servirait de base aux règlements à exécuter ?—R. C'est une question que je désirerais examiner quelque peu avant de donner une réponse positive.

Q. Il n'y a pas de doute que si l'on faisait un règlement de ce genre, ceci aurait l'effet de fermer la porte de ce commerce aux vaisseaux allant à la cueillette qui viennent ici, s'ils ne sont pas munis de ventilateurs à vapeur ?—R. Je crois que tout ce qu'il est absolument nécessaire d'avoir pour la santé et le confort des animaux, et pour ceux qui ont soin du bétail, devrait faire le sujet de règlements de la part du gouvernement. C'est le principe général que j'établirais, de sorte qu'il ne pourrait plus y avoir de plaintes à l'avenir à l'égard de l'inhumanité envers les animaux, ou à l'endroit de tout autre chose en rapport avec le commerce. Je crois que le commerce

d'exportation du bétail est un commerce qui progresse, et dont l'importance est immense pour le Canada.

Q. Vous ne croyez pas qu'il soit inhumain d'expédier du bétail sur le pont des gaillards au mois de novembre ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Lorsque des vaisseaux subissent de fortes tempêtes et qu'ils ferment leurs écoutilles, croyez-vous qu'il soit inhumain de transporter des animaux sans avoir les appareils nécessaires pour aérer les entreponts ?—R. Je crois que cela serait inhumain si la ventilation n'était pas suffisante.

Q. Ceci indiquerait qu'il devrait y avoir des dispositions pour donner de l'air au bétail ?—R. Oui ; il devait y avoir des dispositions pour leur donner de l'air en abondance, soit au moyen d'éventails ou autrement. Il y a d'autres manières de donner de l'air aux animaux, mais peut-être que les éventails seraient le mode le plus efficace.

Q. Est-ce que ceci n'aurait pas l'effet d'engager une meilleure catégorie de vaisseaux à venir prendre part au commerce de transport du bétail ?—R. Si ces règlements étaient mis en vigueur ?

Q. Oui ?—R. Je le crois, monsieur.

Q. En réalité est-ce que les vaisseaux allant à la cueillette ou ce qu'on appelle " rôdeurs " ne viennent pas ici dans l'espoir d'avoir un chargement de bétail, sans être aussi aménagés que les steamers de ligne régulière ?—R. Certains de ces vaisseaux ne sont peut-être pas aussi bien aménagés que les navires de lignes régulières, mais il y a des " rôdeurs " qui viennent dans ce port et qu'on désigne sous le nom de " rôdeurs " et qui sont en vérité des vaisseaux de premier ordre. Il y a plusieurs vieux vaisseaux de la ligne Cunard qui viennent aujourd'hui ici, et je ne voudrais rien dire qui serait de nature à déprécier ces vaisseaux. Ce sont des navires très utiles, et ils ont beaucoup fait pour créer le commerce maritime du Saint-Laurent. Je ne voudrais assurément rien dire de grave contre eux, car je crois que ce serait une perte pour le pays si on les empêchaient de prendre part à ce commerce. Nombre de ces steamers pourraient s'aménager à peu de frais et faire des vaisseaux parfaitement propres à ce commerce. Tant qu'ils se conforment aux règlements du gouvernement il n'y a pas de raison pourquoi ils n'auraient pas leur juste part du commerce.

Q. Savez-vous si des vaisseaux inférieurs ont transporté du bétail de ce port. Ceci arrive-t-il à votre connaissance ?—R. Oui ; je n'ai pas l'occasion d'aller à bord d'autres vaisseaux que ceux qui arrivent à notre maison, et je n'ai pas d'opinion à donner sur ce point, vu que je n'ai pas visité les vaisseaux.

Q. Vous ne connaissez rien des vaisseaux autres que ceux qui vous sont consignés ?—R. Non, monsieur. Tout ce que je pourrais dire des autres vaisseaux serait en leur faveur. En tant que je puis le constater ce sont tous de bons vaisseaux. Je ne suis jamais allé à leur bord, et j'ignore quelles sont les facilités qu'ils offrent pour le commerce, et je ne connais pas, non plus, la sorte d'officiers qu'ils ont; mais je ne connais assurément rien qui leur soit défavorable.

Q. N'est-il pas arrivé que le plus grand nombre des vaisseaux à bord desquels ces pertes de bestiaux ont eu lieu, étaient ce qu'on appelle des " rôdeurs " ?—R. Je préférerais ne rien dire sur ce sujet. Tout ce que je pourrais dire sur cette question pourrait être pris comme entaché de motifs d'intérêt, et je ne suis pas en mesure de parler.

Q. Nous avons la preuve que les steamers des lignes régulières ont transporté leurs animaux, n'accusant qu'une perte nominale, une perte de ½ pour 100 ou à peu près ?—Je présume que les messieurs qui ont ces intérêts dans les autres vaisseaux vous donneront aussi des renseignements qui vous permettront de mieux juger de la manière dont ils transportent les animaux. Du moment qu'un vaisseau arrive de l'autre côté les pertes qu'il a faites nous sont transmises par le câble et immédiatement annoncées. Nous en tenons un état, et je suppose que les messieurs en rapport avec les autres vaisseaux font de même, et qu'ils peuvent donner les chiffres tout aussi bien que nous. Peut-être que si on avait leurs informations, les choses n'auraient pas une aussi mauvaise apparence.

Q. Etiez-vous agent pour d'autres de ces vaisseaux que le *Linda* ?—R. Oui ; pour le *Florence*.

Q. Combien a-t-il perdu ?—R. Il est parti en même temps ou quelques jours après le *Linda*, dans la même traversée, et il n'a perdu qu'un seul animal sur 240.

O. Est-il arrivé d'autres de ces lourdes pertes à bord de vaisseaux pour lesquels vous étiez agent ?—R. Non, monsieur. Le *Linda* est le seul "rôdeur" qui ait fait de grandes pertes. Nous avons essuyé des pertes à bord d'un de nos vaisseaux réguliers, le *Circé*.

Q. Combien a-t-il perdu ?—R. Je crois qu'il a perdu 218 sur 600.

Q. Quelle a été la cause des pertes à bord du *Circé* ?—R. Le bétail placé sur le bord des gaillards a-t-il été emporté à la mer ?—R. Non, monsieur. Je crois que les pertes étaient partagées entre les deux ponts, le pont des gaillards et l'entrepont. Il a rencontré de grosses mers, et bien que le capitaine ait fait tout en son pouvoir pour sauver le bétail, néanmoins plusieurs de ces vagues ont balayé son pont et ont été la cause de lourdes pertes. Son état de service, jusqu'à ce moment là, était excessivement bon, et son capitaine était un homme d'une grande expérience dans le commerce de transport du bétail.

Q. Certaines personnes ont dit que le chargement d'un grand nombre de bestiaux sur le pont des gaillards gênait la manœuvre du vaisseau. En connaissez-vous quelque chose ?—R. Je serais en état de parler si tel eut été le cas, mais je n'ai jamais entendu les officiers s'en plaindre.

Q. Cela ne gêne pas la manœuvre du navire ?—R. Pas du tout, monsieur.

Q. Avez-vous appris pourquoi les pertes ont été si considérables à bord du *Circé* ?—R. C'est à cause de l'excessif gros temps qu'il a essuyé pendant la traversée.

Q. Les animaux ont-ils été emportés à la mer, où ont-ils été suffoqués ?—R. Je n'ai pas vu comment la mort était arrivée exactement.

Q. Y en a-t-il qui ont été emportés à la mer, avez-vous su ?—R. Non, monsieur.

Q. Avez-vous eu quelques rapports avec le steamer *Escalona* ?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous su comment les pertes étaient arrivées à bord de l'*Escalona* ?—R. La cause a été le gros temps extraordinaire qu'il a essuyé. C'est un vaisseau qui a un état de service magnifique. Je crois que vous avez l'état de service de la ligne Thompson pour ces neuf dernières années, et pendant ces neuf années il est démontré que nous avons transporté 187,000 têtes de bétail, et nous n'avons perdu qu'un demi pour cent.

Q. Nous connaissons les pertes des lignes Allan et Beaver. Vos pertes ont-elles été à peu près les mêmes ?—R. Je crois qu'elles sont à peu près les mêmes. Voici l'état de nos pertes.

Les lignes représentées ici par MM. R. Reford et Cie donnent les résultats suivants :—

LIGNE DONALDSON.

Année.	Nombre de bestiaux.	Pertes.	Moyenne.
1882	3,200	18	·56
1883	5,930	34	·57
1884	7,929	36	·45
1885	6,631	17	·25
1886	9,316	12	·13
1887	9,052	27	·30
1888	8,936	19	·21
1889	13,121	178	1·36
1890	17,745	300	1·69
	81,870	641	·78

Si on déduit les pertes d'animaux de trois steamers pendant les ouragans extraordinaires de novembre, la moyenne de ces pertes durant les neuf années se réduit à ·36 de 1 pour 100.

LIGNES TEMPERLEY ET ROSS.

Année.	Nombre de bestiaux.	Pertes.	Moyenne.
1882	1,241	14	1·13
1883	4,033	11	·27
1884	3,119	127	4·07
1885	2,726	5	·18
1886	3,479	91	2·61
1887	1,987	105	5·28
1888	Pas de steamers.		
1889	4,309	9	·21
1890	6,415	206	3·21
	27,309	568	2·08

Si on déduit les pertes d'animaux de quatre steamers dans des ouragans extraordinaires, la moyenne de ces pertes pendant huit années se réduit à ·53 de 1 pour 100.

LIGNE THOMSON.

Année.	Nombre de bestiaux expédié.	Pertes.	Moyenne.
1889	8,812	21	·23
1890	12,005	51	.42
1882–90	61,263	413	·67

Q. Quelle est la cause de la mort d'environ six animaux pendant la traversée ?—R. Je ne puis que donner une opinion quant à la cause. Je suppose que quelques animaux sont secoués par les contre-coups des wagons pendant un long voyage en chemin de fer, et quelques-uns ne sont probablement pas expédiés en très bon état. Un animal peut sortir en très mauvais état d'un train, à cause de la fatigue, et la maladie peut ne se déclarer qu'à bord du vaisseau. Ceux qui portent beaucoup d'intérêt aux causes de la mort des animaux signalent une cause particulière. Ils disent qu'ils ont remarqué que lorsqu'il y a de la mortalité c'était en grande partie parmi les vaches portant veaux qu'on expédiait.

Q. Est-ce parmi le bétail d'engraissement ?—R. Je ne puis dire si c'est parmi le bétail d'engraissement ou non. Souvent il arrive que les vaches mettent bas à bord du vaisseau, et, comme on doit le supposer, un animal dans cet état n'a pas toutes ses forces pour la traversée. Je crois que c'est une pratique qu'on devrait abandonner ; et on ne devrait pas expédier une vache portant veau. Depuis quelques années il s'est opéré de grandes améliorations quant à la manipulation du bétail dans le port de Montréal. Autrefois on embarquait le bétail immédiatement à sa sortie des wagons, mais depuis ces dernières années on a pris soin de donner du repos au bétail dans les cours à bestiaux du Grand Tronc et du chemin de fer Canadien du Pacifique. On laisse le bétail gras demeurer vingt-quatre heures dans les cours, où il est abreuvé et soigné. On les amène dans les wagons tout près du steamer à bord duquel on doit les embarquer, et, règle générale, ils sont embarqués en bon état. Cependant il y a encore des améliorations à faire sous ce rapport.

Q. On a dit qu'on ne devrait embarquer le bétail qu'après une certaine heure de la nuit. Y a-t-il des difficultés à les embarquer pendant le jour ?—R. Le meilleur moment de les embarquer est à bonne heure le matin, avant que le travail habituel sur les quais ne commence.

Q. Serait-ce entre 6 heures du soir et 8 heures du matin ?—R. Je crois que les expéditeurs de bestiaux ici sont très en état de se prononcer sur ce point. Je crois qu'ils s'accorderont à dire avec moi que le moment propice est d'embarquer le bétail le matin quand les quais sont tranquilles, avant que le trafic ne vienne les gêner. Certaines nuits on peut embarquer le bétail en sûreté, mais d'autres nuits sont noires, et il y aurait des difficultés à les embarquer.

Q. Croyez-vous qu'une disposition particulière fixant l'heure à laquelle on doive embarquer du bétail, doit faire partie des règlements officiels ?—R. Je ne crois pas qu'une disposition de cette sorte entre dans les règlements. Je crois que ceci devrait être une question de discrétion et de convention entre un fonctionnaire relevant du bureau du gardien du port et les expéditeurs et les agents de steamers. Tous sont intéressés à ce que cette partie du travail se fasse le mieux possible.

Q. Avez-vous jamais vu dans le cours de votre expérience qu'on se soit rendu coupable de cruauté envers les animaux soit à bord du vaisseau ou sur les wagons de chemin de fer ?—R. Non, monsieur, sauf lorsqu'un homme est paresseux et qu'il ne donne pas les soins voulus aux animaux, ce qui, je crois, est arrivé de temps à autre.

Q. Et à l'exception des tempêtes sur mer, pendant lesquelles, naturellement, le bétail souffrait ?—R. Sauf cela, j'ai la certitude qu'on prend bien soin des animaux.

Q. Avez-vous entendu dire que le bétail se soit détaché dans le cours de la traversée pendant les tempêtes ?—R. Voulez-vous dire que les cordes ont cédé ?

Q. Oui; on a dit qu'ils se détachaient souvent et qu'ils causaient beaucoup d'avaries et de dommages ?—R. Si les abris étaient démolis naturellement le bétail se trouveraient libre, mais je n'ai pas entendu dire que la chose soit arrivée pendant un temps ordinaire. Dans ces derniers temps les vaisseaux ont adopté un moyen dont je pourrais parler, et qui est une bonne chose pendant le gros temps : ce moyen consiste à se servir d'huile pendant une tempête de vent. Ils lancent l'huile à la mer et ceci empêche les vagues de venir se briser sur le vaisseau. Je crois que les règlements officiels devraient stipuler que tous les vaisseaux à bétail devraient avoir suffisamment d'huile à bord, avec les appareils nécessaires pour s'en servir en mer, et les capitaines devraient être tenus de s'en servir pendant le gros temps.

Q. Croyez-vous que cela serait une amélioration pour le commerce si le prix du transport n'était perçu que pour le nombre d'animaux débarqués vivants, de manière à engager les armateurs et leurs officiers à prendre plus de soin du bétail lorsqu'ils le transportent de l'autre côté ?—R. Je n'ai pas d'opinion à formuler sur ce point.

Q. Ne croyez-vous pas que ce serait un motif engageant pour les steamers de prendre soin du bétail s'ils n'étaient payés que pour le nombre qu'ils débarqueraient en vie de l'autre côté ?—R. Cela serait contraire à l'esprit et à la manière de faire les affaires que de passer une loi de cette sorte. Si j'étais propriétaire du bétail je ne m'y objecterais pas, naturellement, mais je ne crois pas que ce soit une mesure que vous pourriez mettre en vigueur. Je ne crois pas qu'on pourrait passer une loi pour mettre cette disposition en vigueur, et je ne pense pas qu'il vaille la peine d'en parler.

Q. Si une pareille chose se faisait, elle n'affecterait pas beaucoup les steamers des lignes régulières ?—R. En prenant pour base les pertes qu'on fait présentement, cela ne serait pas une bien grande affaire pour les armateurs.

Q. On a demandé que les steamers fournissent des moyens de transport, aux bouviers, égaux aux moyens de transport des passagers d'entrepont, tant pendant l'allée que pendant le retour. Que pensez-vous de cela ?—R. Lorsque cette question se présenta à Ottawa en 1886, il fut convenu entre les agents des steamers que des moyens de logements convenables seraient donnés aux bouviers, et nous les avons mis sur le même pied que les passagers d'entrepont dans chaque vaisseau de nos lignes régulières. On nous amena à agir ainsi en nous disant que si la chose se faisait nous aurions une meilleure catégorie d'hommes pour prendre soin des animaux. Je prétends que nous avons rempli entièrement et complètement notre part de cette obligation. Nous avons donné les moyens de logements aux hommes. Nous leur avons fourni des ustensiles de cuisine et des couvertures, et un garçon spécial pour les servir. Mais je regrette de dire que j'ai constaté très peu d'amélioration chez les hommes. Si tristes étaient ces hommes que la plupart des articles, après avoir servi à leur usage, étaient dans un tel état de malpropreté qu'on a dû les jeter à la mer et les remplacer par de nouveaux à chaque traversée. Cela a été pour moi une des plaies du commerce de transport des animaux.

Q. Avez-vous donné aux bouviers des moyens de logement aussi bons que ceux offerts aux passagers d'entrepont ?—R. Oui, monsieur ; nous leur avons donné de très bons moyens de logement.

Q. Ne permettez-vous jamais de transporter des bestiaux sur les écoutilles de vos vaisseaux ?—R. Oui, monsieur.

Q. Croyez-vous que ce soit une bonne chose de mettre du bétail sur les écoutilles ?—R. Sur certains vaisseaux, oui ; et sur d'autres, non. Sur certains vaisseaux les écoutilles sont faites différemment. Il y en a dont les écoutilles sont juste assez grandes pour donner l'air nécessaire et la ventilation, tandis que d'autres ont des écoutilles plus que suffisamment grandes, beaucoup plus grandes qu'il ne faut pour la ventilation, et à bord de ces vaisseaux je crois qu'il est juste qu'on puisse mettre du bétail sur les écoutilles. C'est une question qui devrait être entièrement laissée à la discrétion du fonctionnaire qu'on parle de nommer en rapport avec le bureau du gardien du port.

Q. Croyez-vous qu'on devrait passer des règlements ou une loi défendant de transporter du bétail sur les écoutilles ?—R. Non, monsieur. Je crois que ceci devrait être laissé à la discrétion de l'inspecteur.

Q. Le betail est-il aussi confortable sur les écoutilles que sur le pont ?—R. Je crois que, règle générale, la place la plus confortable est sur les écoutilles, parce qu'ils y ont de l'air en abondance.

Q. Approuveriez-vous le système d'accorder des permis aux vaisseaux pour le transport du bétail, et de leur enlever ces permis s'ils ne réussissent pas à transporter le bétail convenablement ?—R. C'est là une question que j'aimerais examiner.

Q. Vous n'êtes pas prêt à donner une opinion ?—R. En vérité si ce fonctionnaire était nommé, ainsi qu'on le propose, en rapport avec le bureau du gardien du port, il ne permettrait pas, je suppose, à aucun vaisseau de transporter du bétail s'il le croyait impropre à le faire. Ceci entrerait assurément dans le domaine de ses fonctions.

Q. On a dit qu'un vaisseau devrait avoir un certificat du gouvernement pour transporter le bétail, et que certains vaisseaux reconnus pour être impropres à cet objet ne devraient pas obtenir de certificat. Avez-vous une opinion à exprimer sur la question de savoir si un système de ce genre serait bon ou non ?—R. Je n'en ai pas, monsieur. Je crois que la cause des pertes de bestiaux n'est pas tant la faute du vaisseau que celle du capitaine.

Q. Préféreriez-vous un système par lequel chaque vaisseau courrait sa chance d'être déclaré impropre une fois chargé et inspecté, au lieu de donner un permis à un vaisseau et de le refuser à un autre ?—R. Je le préférerais, monsieur.

Q. Vous avez déclaré que vous n'avez pas entendu dire que le gouvernement britannique avait refusé un permis au *Linda ?*—R. J'ai entendu dire qu'il avait été mis à l'index, mais que cette restriction avait été ensuite levée sur la demande des armateurs, qui ont donné la preuve que le vaisseau était convenablement aménagé. Depuis lors, je ne me suis pas tenu au courant de l'enquête en Angleterre, et je ne parle que d'après ce que j'ai vu de temps à autre dans les journaux. Mon opinion est que le vaisseau était bien aménagé pour le transport du bétail, et que n'eût été la tempête extraordinaire qu'il a essuyée, il aurait très bien transporté son bétail.

Q. Vous croyez qu'il n'y avait rien de défectueux dans le vaisseau, sauf qu'il a essuyé du gros temps extraordinaire ?—Oui; c'est ce que je crois, joint peut-être aussi au manque d'expérience de la part du capitaine dans le transport du bétail.

Ceci termine le témoignage du témoin.

W. C. Monderloh, agent de la Compagnie de steamers Hansa, de Hambourg, Anvers et Montréal, dépose comme suit:

Les steamers de la ligne Hansa s'occupent du transport du bétail aux ports britanniques, savoir : sur la Tamise, à Dundee et à Aberdeen.

Par M. Smith :

Q. Quelle est la grosseur de vos steamers ?—Ils jaugent de 2,000 à 4,000 tonneaux.

Q. Vous êtes alors directement intéressé dans le commerce de transport du bétail en Angleterre, bien que votre ligne soit une ligne étrangère ?—R. Oui. Je désire faire avec votre permission la déclaration suivante au sujet de notre ligne :

"En présentant l'état ci-annexé de la mortalité parmi le bétail transporté par les steamers de la ligne Hansa pendant les trois dernières années, du port de Montréal, on verra que les pertes réelles sur 18,871 têtes de bétail se sont élevées à 90 pour 100, et, sur 8,817 moutons à 23 pour 100 seulement. Le steamer *Cassius*, comme on le verra par l'état ci-joint, a perdu 146 têtes de bétail sur 492. Ce steamer, qui est parti de Québec le 7 novembre, n'était pas proprement dit un bateau de la ligne Hansa, mais était tout simplement nolisé pour l'occasion par la compagnie, dont les nouveaux steamers n'étaient pas tous prêts au service dans le temps ; mais on nous permettra de dire ici que, dans le cours des deux dernières années, les propriétaires de cette ligne ont construit six nouveaux steamers, lesquels ont tous été construits dans le but de les rendre aussi parfaits et aussi convenables que possible pour le transport du bétail, et ils sont munis de toutes les améliorations modernes nécessaires et des meilleurs appareils de ventilation.

"Tous les nouveaux steamers seront prêts à l'ouverture de la navigation, pour le service de Montréal, et on espère avec confiance qu'à l'avenir la ligne Hansa sera encore plus heureuse dans le transport du bétail qu'elle ne l'a été jusqu'ici."

LIGNE HANSA.

Bétail vivant transporté de Montréal.

Années.	Nombre transporté.		Bétail mort.	Moutons morts.	Moyenne des pertes.	
	Bétail.	Moutons.			Bétail.	Moutons.
1888	2,066	3,881	12	120	·58	·31
1889	6,576	3,112	44	33	·67	·10
1890	10,227	1,722	115	45	1.67	·26
Du port de Québec, *Cassius*, vaisseau nolisé, 1890	492	42	146	.....	.....	.....
	18,871	8,715	171	198	·90	·23
	19,361	8,757	317	198	1·63	·23

Moyenne pour les trois ans :—Bétail, 90 pour 100 ; moutons, 23 pour 100.

Q. Avez-vous autre chose à dire, M. Munderloh ?—R. Je m'accorde parfaitement avec M. Reford, qui a exprimé les sentiments de toutes les compagnies de navigation. Je n'ai pas eu l'occasion d'entendre la déposition de M. Maclennan, mais je présume qu'il a fait la même chose.

Q. Vous approuvez le fait que le transport du bétail soit soumis à un contrôle officiel ?—R. Oui ; je crois que cela serait une bonne chose.

Q. Etes-vous d'avis que des animaux soient transportés sur le pont des gaillards en septembre, octobre et novembre ?—R. Oui ; Je crois que le bétail peut être transporté avec sûreté pendant toute la durée de la navigation du Saint-Laurent. A l'exception du steamer *Cassius*, il n'est jamais arrivé de graves accidents à notre bétail.

Q. En avait-il un grand nombre sur le pont des gaillards ?—R. Environ 200, je crois.

Q. Et ont-ils été perdus du pont des gaillards ?—R. Nous en avons perdu 146, mais je ne puis dire s'ils ont été perdus du pont des gaillards.

M. REFORD—Non, monsieur ; ils n'ont pas été perdus du pont des gaillards.

Q. Vous ne savez pas si c'est le chargement du pont des gaillards qui a été perdu ou non ?—R. Je sais seulement qu'il en a perdu 146.

Q. Croyez-vous que le commerce paierait s'il était défendu aux vaisseaux de transporter des animaux sur le pont des gaillards pendant les mois d'automne ?—R. Cela ne paierait pas, surtout si les taux pour le grain étaient aussi bas que l'année dernière.

Q. Les capitaines de vos vaisseaux ont-ils de l'expérience dans le commerce de transport du bétail ?—R. Oui ; nous n'avons que des capitaines d'expérience sur nos lignes.

Q. Croyez-vous que les bouviers devraient être mis sous les ordres du capitaine et sur le rôle d'engagement ?—R. Je crois que cela serait préférable.

Q. Les steamers n'ont rien à voir à la fourniture du foin et du grain moulu pour le bétail ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous laissez cela aux expéditeurs du bétail ?—R. Oui.

Q. Supposez qu'un expéditeur ne mettrait pas suffisamment de foin à bord, verriez-vous à ce qu'il mît assez de fourrage à bord ?—R. Oui.

Q. Qui veille à cela ?—R. Je crois comprendre que les expéditeurs de bestiaux ont nommé une personne pour cet objet.

Q. Nous avons entendu dire que des personnes ont expédié du bétail et n'ont pas mis assez de fourrage à bord ?—R. D'un autre côté, je me souviens que nous avons eu 800 balles de foin de trop, et il nous a fallu transporter le foin pour rien.

M. REFORD—Sur ce point aussi il y a lieu à réforme, de manière à protéger les armateurs.

M. MUNDERLOH—Nous avons généralement constaté qu'il y avait trop de fourrage mis à bord pour le bétail, mais que chaque propriétaire du bétail expédié ait eu sa part, je ne puis dire.

Q. Qu'en devient-il de l'autre côté ?—R. Je suppose qu'il est vendu par les propriétaires des animaux auxquels il appartient.

Q. Mais il n'existe pas aujourd'hui d'inspection officielle pour savoir s'il y a suffisamment de fourrage mis à bord pour les animaux ?—R. Non ; et je crois qu'il serait très à désirer que ceci formât partie des règlements.

Q. Que dites-vous d'un système par lequel les vaisseaux fourniraient le fourrage au bétail, engageraient les hommes, les nourriraient, et prendraient soin de tous les animaux à bord ?—R. Je crois que cela serait une bonne chose, parce qu'alors le vaisseau pourrait augmenter les frais d'autant, et fournir tous les approvisionnements.

Q. Vous croyez que cela serait une amélioration ?—R. Oui.

Q. Avez-vous entendu dire qu'on se soit rendu coupable de cruauté envers les animaux à bord de vos vaisseaux ?—R. Non ; au contraire, on a toujours fait preuve de douceur envers les animaux. Parfois des animaux ont été amenés malades à bord, et les officiers et les hommes du bord les ont soignés et les ont guéris avant d'arriver à la Pointe-au-Père. Ils prennent un grand soin des animaux.

Q. Transportez-vous du bétail sur les écoutilles de vos vaisseaux ?—R. Oui ; quelquefois.

Q. Croyez-vous qu'il soit bon de le faire ?—Oui ; je ne crois pas qu'il puisse y avoir d'objections. Les vaisseaux de la ligne Hansa sont bien aérés, et même si les écoutilles sont fermées la ventilation est abondante.

Q. Avez-vous des éventails mécaniques à bord de vos vaisseaux ?—Oui, nous avons toutes les améliorations les plus récentes. Nous avons le ventilateur breveté de Blackman.

Q. A bord de tous vos vaisseaux ?—R. A bord de tous nos vaisseaux.

Q. Vous vous objectez à tout règlement qui empêcherait le transport d'animaux sur le pont des gaillards en octobre en novembre ?—R. Oui, je suis contre cela. Je crois qu'il n'y a pas de motif pour une restriction de cette sorte. Le dernier vais-

seau de notre ligne qui ait traversé avec du bétail, est parti de Boston en décembre, et n'a pas perdu un seul animal.

Q. Avait-il du bétail sur le pond du gaillard ?—R. Oui.

Q. Ont-ils quelque peu souffert du froid ?—R. Pas du tout.

Q. Je suppose que les animaux ne sont pris à bord de vos steamers que lorsque toute le reste de la cargaison s'y trouve ?—R. Nous ne prenons jamais d'animaux à bord que lorsque le reste de la cargaison est chargé, sauf dans quelques rares exceptions. Je crois que si on faisait subir quelques changements à l'inspection, ce serait une chose très désirable. Il est de l'intérêt de chaque armateur et de chaque expéditeur de bestiaux, ainsi que des compagnies d'assurance, de prendre le meilleur soin possible des animaux et de voir à ce que leur transport se fasse avec sûreté et confort.

Q. Croyez-vous que ce serait une amélioration si le prix de transport n'était payé que pour les animaux débarqués en Angleterre ?—R. Non, je crois que c'est mieux comme les choses se font aujourd'hui.

Q. Je suppose que cela ne ferait en somme aucune différence, parce que les armateurs exigeraient une somme plus considérable pour le transport du bétail, s'ils n'étaient payés que pour le nombre d'animaux débarqués ?—R. Oui, cela se résumerait à la même chose à la fin.

Q. Cependant ce système intéresserait le vaisseau à la sûreté du bétail ?—R. C'est vrai, mais les vaisseaux s'intéressent aujourd'hui à la sûreté du bétail, et les relevés démontrent qu'il se perd très peu d'animaux.

Q. Comment expliquez-vous le fait que les pertes de bestiaux sur votre ligne sont jusqu'à un certain point plus fortes que sur deux des autres lignes ?—R. Je crois que c'est parce que nos steamers n'étaient pas prêt pour le commerce cette année. Dès que nos nouveaux steamers seront en marche je pense que les pertes s'éleveront à peu de chose, sinon rien. Cette année il y a eu une grève de l'autre côté, et c'est ce qui a empêché de terminer les steamers. Dans l'intervalle il nous a fallu faire le mieux qu'on pouvait, et parfois noliser un vaisseau étranger. Nous sommes à construire quatre nouveaux steamers sur la Clyde, un à Hambourg et un autre à Brême.

Q. Avez-vous autre chose à dire ?—R. Je crois qu'il serait très préjudiciable au commerce de défendre le transport du bétail sur le pont des gaillards en automne. Les tempêtes que nous avons eues cette automne sont exceptionnelles, et c'est elles qui ont été la cause des pertes. Quant à prohiber le commerce d'exportation du bétail sur pied, si cela arrivait, vous ne verriez pas un seul de nos steamers à Montréal.

Q. Ils ne pourraient venir ici n'était-ce le commerce de bétail sur pied ?—Non, ils ne pourraient y venir, parce que cela ne paierait pas.

Q. Ils ne pourraient trouver suffisamment de fret autrement pour les payer ?—R. Non.

Q. De sorte qu'une restriction de ce genre fermerait virtuellement la porte d'une partie considérable du commerce du pays ?—R. Oui.

Q. En tant que vous le savez, le commerce se fait sans cruauté envers le bétail ?—R. Il n'y a absolument aucune cruauté envers les animaux.

Q. Croyez-vous qu'il y ait cruauté à transporter les animaux sur le pont des gaillards au mois de novembre ?—R. Pas du tout. Je crois que si les animaux pouvaient choisir eux-mêmes ils préféreraient aller sur le pont des gaillards.

Q. N'est-ce pas plus dangereux sur le pont des gaillards que sur le premier pont ?—R. Non ; sauf pendant les tempêtes.

Q. Et ils sont exposés à être emportés à la mer ?—R. Oui.

Ceci termine la déposition du témoin.

CHARLES McLEAN, de la maison McLean, Kennedy et Cie, Montréal, agent pour la *McLean, Steamship Co.*, la Compagnie Bossière, et pour les steamers allant à la cueillette, dépose comme suit :—

Interrogé par M. Smith :

Q. Faites-vous le transport du bétail en Angleterre?—R. Oui; je fais dans ce commerce depuis que la première tête de bétail a été expédiée de ce port jusqu'aujourd'hui. L'année dernière nous avons transporté de ce pont 16,500 têtes de bétail, accusant une perte de 1·35 pour 100, y compris les 162 animaux perdus sur le malheureux vaisseau, le *Straits of Magellan.* Abstraction faite du *Straits of Magellan*, nos pertes ont été de ·53 de 1 pour 100.

Q. C'est environ la moyenne des autres à peu près ½ pour 100?—R. Oui, un peu plus de ½ pour 100.

Q. Vous avez entendu les autres messieurs, avez-vous quelque chose à suggérer relativement au commerce de bétail?—R. Oui; j'ai entendu les autres messieurs. A mon point de vue, je sais qu'il est impossible pour un steamer de quitter ce port sans que les stalles à bestiaux aient été examinées et déclarées en état de faire le service qu'on exige.

Q. Qui visite les stalles à bestiaux?—R. Les agents d'assurances; et s'ils ne sont pas satisfaits, ils peuvent contraindre les agents de steamers de faire venir le Dr McEachran, inspecteur vétérinaire officiel du Canada, pour les examiner et les approuver.

Q. Les examine-t-il toujours, ou ne les examine-t-il que lorsqu'il y a conflit?—R. Il ne les examine que lorsqu'il est appelé. Je désire aussi dire qu'il ne peut s'expédier de ce port d'animaux encombrés à bord d'un vaisseau, parce que nul steamer ne peut quitter le port à moins d'avoir obtenu un certificat de l'inspecteur d'animaux déclarant qu'on a donné au bétail toute la place voulue. L'expérience a démontré aux compagnies d'assurance pour les animaux vivants qu'on peut, sans danger, exporter du bétail de ce port pendant toute la durée de la navigation du Saint-Laurent. Il y a eu un temps où les assureurs ne voulaient pas assurer le bétail après le 15 septembre, mais d'année en année, à mesure que l'expérience leur a démontré que le commerce pouvait se faire sans danger, ils ont prolongé le délai pour assurer les animaux jusqu'à la clôture de la navigation.

Q. Parlez-vous du bétail transporté sur le pont des gaillards des steamers?—R. Ils assurent le bétail transporté partout sur le steamer. Ils vont maintenant assurer le bétail exporté de ce port à bord des steamers pendant toute la durée de la navigation.

Q. Vont-ils assurer ceux placés sur le pont des gaillards?—R. Oui, il vont assurer n'importe où ils se trouvent à bord du steamer.

Q. Etes-vous d'avis qu'il soit plus dangereux ou plus cruel pour les animaux de les transporter sur le pont des gaillards au mois de novembre que s'ils étaient placés sur le premier pont?—R. Je ne le crois pas.

Q. Croyez-vous que le froid n'affecte pas les animaux?—R. C'est-à-dire, il ne fait pas assez froid pour les affecter. Quant au transport du bétail dans l'entrepont, il n'y a pas de différence sensible dans leur situation, si ce n'est quant à la ventilation, et tous les vaisseaux à bétail devraient être bien aérés.

Q. Les vaisseaux allant à la cueillette sont-ils bien aérés?—R. Oui, ils le sont.

Q. Dans tous les cas?—R. Il n'y a pas de vaisseau "rôdeur" qui soit chargé dans ce port sans que l'inspecteur de bétail ne soit appelé à donner son avis sur les besoins de ventilation, et dans chaque cas le Dr McEachran, ou le Dr Baker, son adjoint, décide si la ventilation à l'entrepont est suffisante.

Q. Les vaisseaux allant à la cueillette ont-ils des évantails mécaniques?—R. Non.

Q. Comment aèrent-ils alors?—R. Par les ventilateurs ordinaires, et par des écoutilles spéciales.

Q. Croyez-vous qu'on doive défendre aux vaisseaux allant à la cueillette de transporter du bétail à moins d'avoir des évantails mécaniques?—R. Non, monsieur, je ne le crois pas. Je maintiens qu'à l'aide des écoutilles spéciales un vaisseau peut être aeré et peut, sans danger, transporter du bétail de ce port à Liverpool avec ses écoutilles ordinaires fermées.

Q. Avez-vous lu que des steamers avaient leurs écoutilles fermées, bien qu'ils ne fussent pas munis d'éventails mécaniques, et que l'on découvrit, après avoir ouvert les écoutilles, que nombre de bestiaux étaient suffoqués dans l'entrepont?—R. J'ai déclaré, pour commencer, que tous les vaisseaux à bétail devaient être bien aérés.

Q. Si les écoutilles étaient fermées, comment pourraient-ils être aérés, à moins d'avoir des éventails mécaniques pour faire circuler l'air?—R. Je dis que des écoutilles spéciales peuvent aérer très bien.

Q. Qu'est-ce qu'une écoutille spéciale?—R. C'est un appareil érigé au bout de chaque écoutille, raccordé à l'entrepont et s'élevant à 5 pieds au-dessus du pont des gaillards et ayant deux ouvertures, une de chaque côté. Pendant la tempête une porte est fermée et l'autre ouverte. Ainsi on peut aérer n'importe quel steamer qui transporte du bétail de l'autre côté de l'Atlantique avec toutes ses écoutilles fermées.

Q. Pourquoi alors mettent-ils des éventails mécaniques dans la plupart des steamers des lignes régulières pour protéger le bétail contre le danger?—R. Ces vaisseaux pourraient tout aussi bien mettre des éventails mécaniques, parce qu'il est probable qu'ils vont faire ce commerce pendant plusieurs années. Ils sont dans le commerce de transport du bétail régulier, et ils peuvent mettre des éventails mécaniques; mais ce n'est pas une raison pour qu'il ne soit pas possible à d'autres vaisseaux d'aérer autrement.

Q. Croyez-vous qu'il soit nécessaire que des vaisseaux se munissent d'éventails mécaniques à grands frais, pour protéger d'avantage le bétail contre le danger?—R. Les dépenses ne sont pas considérables.

Q. Où serait alors la rigueur, que de contraindre tous les vaisseaux qui transportent du bétail d'avoir des éventails mécaniques à vapeur?—R. La rigueur serait que, peut-être, un vaisseau de premier ordre venant dans ce port n'installerait pas d'éventails mécaniques pour transporter du bétail pendant un voyage, et il pourrait transporter du bétail tout aussi bien qu'un navire ayant des éventails mécaniques.

Q. S'il n'était pas convenablement aménagé pour le commerce du bétail, ne vaudrait-il pas mieux pour lui de prendre une autre cargaison?—R. Il est impossible à un vaisseau de quitter ce port sans être soumis à l'inspection des fonctionnaires voulus, et le fonctionnaire nommé à cette fin est le seul capable de prononcer sur la suffisance des moyens de ventilation de chaque steamer.

Q. Etiez-vous agent pour le steamer *Straits of Magellan?*—Oui, monsieur.

Q. Quelle espèce de vaisseau était-ce?—R. Il est inscrit dans la classe A-1 100 aux Lloyds, et ceci embrasse tout pour ce qui est de la description du vaisseau. Quant à l'aménagement du steamer, il s'est fait comme d'habitude, sous l'œil de l'agent d'assurance et de l'inspecteur du bétail. De fait les constructions ont été érigées plus solides qu'à l'ordinaire, vu qu'il partait le 2 novembre; et à en juger par notre expérience du passé, et n'eût été la tempête extraordinaire qui a régné sur l'Atlantique le 7 et le 8 de ce mois, il aurait assurément débarqué son bétail de l'autre côté en parfait état, comme il l'avait fait lors de deux ou trois voyages antérieurs. C'était son quatrième voyage pendant la saison, et les pertes subies par le *Straits of Magellan* pendant les trois voyages précédents ne se sont élevées qu'à 7 têtes de bétail en tout.

Q. Son pont des gaillards s'étend-il d'un bout à l'autre?—R. Son pont de gaillards s'étend d'un bout à l'autre.

Q. Combien d'animaux avait-il sur le pont des gaillards?—R. Environ 250 ou 260. C'est un gros vaisseau.

Q. Où les pertes sont-elles arrivées; était-ce sur le pont des gaillards?—R. En partie sur le pont des gaillards et en partie dans l'entrepont.

Q. Vous ont-ils écrit relativement aux pertes du *Straits of Magellan*?—R. Ils nous ont écrit pour dire que la rigueur du temps les avait obligés à fermer les écoutilles pendant 56 heures.

Q. Lorsqu'ils descendirent dans l'entrepont, une fois les écoutilles ouvertes, dans quel état ont-ils trouvé le bétail?—R. Je ne puis rien dire à ce sujet.

Q. Ne croyez-vous pas que s'ils avaient des éventails mécaniques, le bétail de l'entrepont ne subirait pas d'avarie ?—R. Les ventilateurs pourraient être mis hors de service, comme toute autre chose, par la tempête.

Q. Combien d'animaux se trouvèrent à bord du *Straits of Magellan* ?—R. Six cent quarante, je crois.

Q. Avez-vous quelque chose à suggérer relativement aux améliorations qu'on pourrait faire au commerce de transport de bétail, ou croyez-vous qu'on doive laisser les choses telles qu'elles sont présentement ?—R. Je ne sache pas que j'aie à suggérer autre chose qu'ont déjà dit des messieurs du commerce qui ont donné leurs dépositions. Je crois qu'ils ont très bien embrassé toute la question.

Q. Vous vous accordez avec les autres agents de steamers qui ont donné leur témoignage ?—R. Oui.

Q. Croyez-vous qu'on doive laisser le commerce tel qu'il est, sans changement ?—R. Je ne pense pas que vous puissiez le changer beaucoup avec avantage pour qui que ce soit. On pourrait probablement rendre l'inspection plus rigoureuse qu'elle ne l'est aujourd'hui, mais c'est une question de détail. On devrait laisser le commerce en général tel qu'il est.

Q. Vous approuvez l'inspection officielle ?—R. Oui.

Q. Et vous voulez qu'on laisse le commerce se faire tel qu'aujourd'hui, avec cette différence, avoir une inspection officielle ?—R. Nous avons une inspection officielle aujourd'hui.

Q. Il n'y a pas d'inspection officielle relativement à l'aménagement et au transport du bétail sur le pont des gaillards. L'inspection officielle n'a trait aujourd'hui qu'à la santé des animaux et qu'à la question de savoir s'il y a suffisamment d'espace pour transporter le nombre de bestiaux mis à bord ?—R. Je comprends que ceci établit une inspection officielle pour ce qui est des stalles dans lesquelles sont placés les animaux. Il existe une inspection officielle des stalles à compter du second chargement de bestiaux expédiés d'ici. Le gouvernement ou qui que ce soit en dehors des intéressés immédiats ne connaissait quoique ce fut du premier chargement qui a été expédié d'ici. Depuis que l'inspecteur vétérinaire a été nommé il a la surveillance des stalles et de l'espace occupé par le bétail.

Q. Et si l'espace accordé au bétail était trop restreint il s'y objecterait ?—R. Exactement. Il m'a fait débarquer du bétail d'un vaisseau.

Q. C'est-à-dire quand vous vouliez leur donner des stalles inférieures ?—R. Non, monsieur. Il est impossible de leur donner des stalles inférieures.

Q. Vouliez-vous en mettre un trop grand nombre lorsqu'il vous a ordonné d'en débarquer ?—R. Non, monsieur; pas à mon avis. D'un autre côté, il m'a souvent dit : " Vous pourriez mettre quatre ou cinq animaux de plus, là-bas, dans l'entrepont. Le local pourrait parfaitement les recevoir, et ils y seraient très à l'aise. Il y a amplement d'espace."

Q. Croyez-vous que les steamers allant à la cueillette soient aussi bons que les vaisseaux de ligne régulière pour le transport du bétail ?—R. Oui, monsieur l'expérience le prouve. L'état de service des steamers allant à la cueillette, n'accuse qu'une perte de 53 pour 100, et je ferai remarquer que le *Straits of Magellan* était un steamer de la ligne, et il a perdu 161 têtes de bétail.

Q. Vous êtes alors en faveur du fait que les vaisseaux allant à la cueillette continuent à faire ce commerce ?—R. Je le suis assurément. Je gagne ma vie en partie avec eux, et ils sont tout aussi bons que les vaisseaux de ligne pour le taansport du bétail.

Q. Vous les jugez aussi bons que les vaisseaux de ligne régulière pour transporter le bétail ?—R. Tant qu'un vaisseau est classé 100 A-1 aux Lloyds personne ne peut trouver à redire, et il est tout aussi bon que tout autre vaisseau.

Q. Est-ce que l'aménagement du pont des gaillards n'est jamais emporté ?—R. J'ai entendu dire qu'une poulie de l'aménagement du pont des gaillards avait été emportée.

Q. Et le bétail emporté aussi ?—R. Je n'ai rien entendu dire à ce sujet.

Q. Croyez-vous que le bétail a été emporté avec les abris ?—R. Je supposerais naturellement que le bétail a aussi été emporté.

Q. Avez-vous quelque chose à suggérer relativement à ce que devraient être les règlements officiels à l'endroit du commerce du bétail ?—R. Je n'ai rien ajouter à ce qui a déjà été dit par ceux qui ont donné leur témoignage avant moi. Les détails devront faire l'objet d'un examen de la part du gouvernement et des parties intéressés.

Q. Etes-vous d'avis que le bétail puisse être transporté sur les écoutilles de steamers ?—R. Oui.

Q. Quelles sont vos raisons pour cela ?—R. Je suis d'avis que le bétail peut se transporter partout, l'inspecteur du bétail dit qu'on peut le faire sans danger quant à l'air à respirer et à la ventilation.

Q. Quand vous parlez de l'inspecteur du bétail, entendez-vous le Dr McEachran, inspecteur vétérinaire cfficiel ?—Oui.

Q. Il n'est pas un inspecteur du bétail quant au vaisseau; il n'est inspecteur que quant à la santé des animaux. Il n'est pas un homme d'expérience ?—R. Mais il ne permettrait à qui que ce soit de transporter des animaux à un endroit quelconque sur un steamer qui ne leur conviendrait pas.

Q. Vous êtes d'avis que le bétail peut se transporter sur les écoutilles ?—R. Oui ; je suis d'avis de transporter le bétail dans n'importe quelle partie du navire où il permet de le faire.

Q. Mais son pouvoir se résume à examiner le bétail que quant à la santé ?—R. S'il y a trop d'animaux sur le vaisseau, il peut ordonner de les débarquer en tout temps.

Q. Croyez-vous que l'examen des capitaines de steamers quant à leur expérience dans le transport du bétail, soit nécessaire ?—R. Lorsque j'ai affaire à des steamers qui transportent du bétail, et si les capitaines ont peu d'expérience dans ce commerce je leur donne toujours des instructions relativement à certaines règles qu'ils doivent suivre.

Q. Croyez-vous nécessaire qu'il soit demontré que le capitaine d'un vaisseau a de l'expérience dans le transport des animaux vivants avant de lui permettre de prendre la mer avec du bétail à bord de son vaisseau ?—R. Je crois que cela serait nécessaire, et à l'avantage de tous les intéressés.

Q. Des capitaines de steamers allant à la cueillette qui vous étaient consignés sont-ils arrivés ici sans expérience dans le transport du bétail ?—R. Oui ; une ou deux fois.

Q. Et comment le bétail s'est-il trouvé à bord de leur steamer ?—R. Dans un cas très bien.

Q. Quel fut l'autre cas ?—R. Je n'ai pas eu de rapport de l'autre, mais il a dû bien faire, ainsi que le démontre l'état que je vous ai donné.

Q. Dans ce cas, y a-t-il eu des pertes ?—R. Il n'y a pas eu de pertes à bord du vaisseau du capitaine dont j'ai parlé.

Q. Quel était le nom du capitaine dans l'autre cas ?—R. C'était le capitaine du *Carthaginian.*

Q. Etait-ce le capitaine qui n'avait pas d'expérience dans le commerce ?—R. Oui ; et il n'a rien perdu.

Q. Quel était l'autre cas ?—R. Je ne puis me le rappeler en ce moment, mais je vais me rafraîchir la mémoire lorsque je retournerai au bureau.

Q. Qui voit à l'aménagement des stalles à bestiaux sur vos vaisseaux ?—La maison John Lee et Cie érige les stalles.

Q. Et qui prescrit le mode de l'aménagement et l'espace à accorder à chaque animal ?—R. La loi relative à l'inspection du bétail stipule que l'espace devra être de 2 pieds 8 pouces.

Q. Mais nous avons la preuve aujourd'hui que l'espace accordé n'est que de 2 pieds 6 ?—R. La règle officielle veut, je crois, que l'espace soit de 2 pieds 8. Nous croyons ce règlement erroné et nous sommes d'avis que 2 pieds 6 pouces suffisent.

Q. Comment se fait-il que des steamers n'accordent que 2 pieds 6 ?—C'est à la discrétion de l'inspecteur du bétail, qui prononce sur l'espace en rapport avec la grosseur du bétail.

Q. Croyez-vous que 2 pieds 6 pouces pour chaque animal est un espace suffisant ?—R. C'est tout à fait suffisant pour la grosseur du bétail qu'on exporte de ce port.

Q. Cet espace permettrait à tous les animaux de se coucher en même temps ?—R. Oui ; je le crois, mais je n'ai jamais vu tous les animaux couchés en même temps. J'en ai vu deux sur quatre couchés, mais je crois qu'ils pourraient tous se coucher à l'aise. Je ne puis parler positivement sur ce point ; je n'ai pas d'expérience quant à cela.

Q. Croyez-vous que si un certain nombre d'animaux étaient mis ensemble dans un compartiment avec un espace de 2 pieds chacun, ils pourraient tous se coucher en même temps ?—R. Je ne crois pas qu'ils pourraient tous se coucher à l'aise, mais chaque second animal le pourrait.

Q. Alors il faudrait que l'autre se tiennent debout ?—R. Oui.

Q. Serait-ce cruel envers les animaux s'ils ne pouvaient tous se coucher en même temps ?—R. Je ne le crois pas. J'ai moi-même traversé l'Atlantique pour acquérir de l'expérience dans ce commerce, et j'ai vu les animaux à bord faire la garde à tour de rôle, comme les hommes. Quelques-uns se couchaient pendant quelques heures puis se levaient, et laissaient leurs voisins se coucher. Ils ont fait cela régulièrement pendant toute la traversée.

Q. Ils ne pouvaient alors se coucher que chacun à leur tour ?—R. Ils se couchaient deux sur quatre.

Par M. Greenshields :

Q. C'est-à-dire lorsque le bétail n'a que 2 pieds d'espace ?—Je parle du gros bétail qui occupe un espace de 2 pieds 6 pouces.

Par M. Smith :

Q. Croyez-vous qu'un espace de 2 pieds soit trop petit pour le bétail d'engraissement ?—R. Je crois que ce serait un espace très confortable pour eux.

Q. Mais ils ne pourraient tous se coucher en même temps ?—R. Mon expérience ne va pas jusqu'à savoir s'ils le pourraient ou non.

Q. N'avez-vous jamais traversé sur un vaisseau à bétail ?—R. Oui.

Q. Combien de fois ?—R. Trois ou quatre fois.

Q. Le bétail a-t-il souffert des inconvénients ou a-t-il été victime d'actes de cruauté pendant la traversée ?—R. Pas à ma connaissance.

Q. Comment les bouviers soignaient-ils les animaux ?—R. Très bien. Il se trouvait que le chef d'équipe était un bon homme, et les bouviers ont bien exécuté leur service.

Q. Les bouviers n'étaient pas novices au métier ; l'étaient-ils ?—R. Il peut se faire qu'ils le fussent pour ce que j'en sais, mais leur service a été bien fait, et je le sais parce que je me suis fait une règle d'y voir.

Q. Croyez-vous que l'aménagement du pont des gaillards doive se faire en charpente de fer ?—Je ne le crois pas ; pas nécessairement.

Q. Vous croyez que des abris en bois suffisent ?—R. Oui ; des abris en bois avec étais constituent un bon aménagement.

Q. Comment le *Straits of Magellan* était-il aménagé ?—R. Il avait des abris en bois avec étais.

Q. Ne croyez-vous pas qu'il vaudrait mieux que les abris fussent faits sur des cadres en fer ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Croyez-vous qu'il doive exister une inspection officielle quant à la quantité de foin et provende mise à bord pour le bétail ?—R. Je crois que ceci devrait faire partie de l'inspection officielle.

Q. Croyez-vous que le gouvernement devrait se rendre compte du nombre de bouviers engagés pour le soin du bétail ?—R. Il pourrait le faire et il pourrait ne pas le faire. C'est une chose qui se réglerait d'elle-même.

Q. La chose pourrait se régler d'elle-même dans ce cens que s'il n'y avait pas un nombre suffisant d'hommes compétents pour soigner le bétail, celui-ci pourrait en souffrir ?—R. Nous savons qu'un bon homme ordinaire pour chaque 25 têtes de bétail suffit pour ce travail. Le gouvernement pourrait réglementer quant à cela.

Q. Ce n'est pas dans le but de réglementer que je suis ici. Je désire obtenir l'opinion du commerce sur ce qui est nécessaire pour faire le commerce de bétail avec plus de sûreté. Je vous ai demandé si le gouvernement devait faire entrer dans ses instructions l'obligation de voir à ce qu'il y eût un nombre suffisant de bouviers capables à bord de chaque vaisseau pour prendre soin du bétail ?—R. Je ne crois pas nécessaire qu'il exerce son autorité sous ce rapport.

Q. Vous laisseriez cela au vaisseau et aux expéditeurs de bétail ?—R. Oui; j'agirais ainsi.

Q. S'il devait exister une inspection officielle jusqu'où devrait-elle s'étendre, à votre avis ?—R. Je crois que les devoirs de l'inspecteur officiel devraient embrasser la surveillance quant à la ventilation; voir à ce qu'il y ait suffisamment de l'espace pour le bétail, et à ce que les stalles soit bien construites. Je crois que ceci embrasserait toute la question.

Q. Et l'inspection ne s'étendrait pas aux soins du bétail ?—R. On pourrait y inclure ceci aussi, mais ce n'est pas essentiel.

Q. A votre avis l'inspection devrait comprendre la ventilation, l'espace et la construction des stalles ?—R. Oui; c'est tout, en tant qu'il s'agit du commerce de transport.

Q. Naturellement l'inspection du bétail quant à la maladie, etc., devra se continuer ?—R. Oui; c'est tout à fait une autre branche du commerce.

Ceci termine la déposition du témoin.

John Popham, de la ville de Montréal, gérant des Lloyd de Montréal, assureurs maritimes, et de l'Association des assureurs maritimes de Liverpool, et président du Bureau des assureurs maritimes de Montréal, dépose comme suit :—

Par M. Smith :

Q. M. Popham, vous assurez le bétail qui traverse l'océan sur ces steamers ?—R. Oui, depuis quatorze ans. Je suis un des plus anciens, sinon le plus ancien, assureurs de bétail contre la mortalité en mer. Lorsque nous nous sommes rendus auprès de vous, monsieur, à Ottawa, il y a quelque temps, vous vous rappelez que nous vous avons remis en main un certain nombre de suggestions qui, à notre avis, apporteraient une amélioration dans le mode du transport du bétail, et qui, croyions-nous, feraient disparaître toutes les objections légitimes à l'exportation des animaux vivants en Angleterre. Aujourd'hui j'ai l'honneur de présenter à cette commission d'enquête ces recommandations comme suit :—

Copie des recommandations des assureurs.

Il est recommandé que le gouvernement nomme un homme compétent et indépendant, qui a acquis plusieurs années d'expérience dans le transport du bétail sur mer, et qui a acquis un heureux état de service alors qu'il avait la direction de vaisseaux transportant des animaux vivants de ce continent en Angleterre, et qui connaît parfaitement les besoins du commerce, et dont le devoir serait de visiter chaque steamer sur lequel on se propose de transporter des animaux vivants et de déterminer si c'est un vaisseau propre au commerce; et nul vaisseau ne pourra transporter du bétail lorsqu'il n'aura pas été approuvé par le dit inspecteur; ce pourquoi le dit fonctionnaire remettra un certificat déclarant combien de bestiaux et de moutons peuvent être transportés, à son avis, sur chaque pont.

Il ne devra pas approuver de vaisseau pour le bétail à moins qu'il ne soit construit et équipé comme suit :—

1. Les steamers devront avoir une hauteur d'au moins 7 pieds 3 pouces entre les ponts.

2. Ils devront être munis d'éventails mécaniques ou de ventilateurs d'une grandeur suffisante pour introduire l'air frais entre les ponts en quantité suffisante pour tous les animaux qu'on peut mettre sur les dits ponts.

3. Ils devront avoir un nombre suffisant de ventilateurs de sortie.

4. Ils devront avoir un condenseur d'une grosseur suffisante pour fournir l'eau à tous les animaux qu'on leur permet de transporter, que les steamers soient ou non munis de reservoirs d'eau à lest.

5. Ils devront avoir des charpentes à angles de fer, assujéties d'un côté à l'autre au pont supérieur, à trois pieds de distance, et cela sur tous les steamers transportant du bétail sur le pont des gaillards, lesquelles charpentes devront être entourées d'une planche de 2 pouces.

6 Le tonnage inscrit des steamers devra être d'au moins 1,200 tonnes nettes.

7. Les steamers devront avoir au moins 250 forces de chevaux.

8. Ils devront avoir un nombre suffisant de barils d'eau et des boyaux à incendie, placés convenablement.

9. L'espace accordé à chaque animal ne devra pas être moindre que 2 pieds 8 pouces par 8 pieds, étant entendu que cinq animaux d'engraissement peuvent être mis dans l'espace reservé pour quatre animaux gras, et pas plus de dix moutons, égal à un animal gras—car il est compris que les bestiaux d'engraissement sont des animaux qui ne pèsent pas plus de 1,000 livres.

10. Il ne devra pas être transporté de foin ou de grain moulu sur le pont des gaillards, mais, dans chaque cas ces articles devront être emmagasinés dans l'entrepôt, dans un lieu commode.

11. Il ne sera pas permis de se servir de ralingue de têtière de moins de ¾ de pouce de diamètre.

12. Le bétail engraissé aux distilleries et destiné à l'exportation ne pourra se trouver sur les quais de 8 heures du matin à 6 du soir; et l'embarquement de ce bétail devra se faire entre 6 heures du soir à 8 heures du matin.

13. Les animaux vivants ne devront être embarqués sur le steamer jusqu'à ce que le chargement de la cargaison ait été terminé.

14. On devra toujours fournir un nombre suffisant de bouviers capables, et ces hommes devront être tenues de signer le rôle d'engagement et être sous les ordres du capitaine.

15. Tous les steamers qui transportent du bétail devront avoir à bord au moins trois barils d'huile pour s'en servir pendent le gros temps.

16. Nous suggérons que tous les steamers qui transportent des animaux vivants soient éclairés à la lumière électrique.

17. Dans l'érection des stalles on devra ménager des passages, afin de pouvoir livrer accès aux dalots pour les nettoyer.

18. Le bétail devra avoir au moins douze heures de repos après être sorti des wagons de chemin de fer et avant d'être embarqué.

19. Il devrait y avoir une cour générale à bétail, ayant un quai à elle, d'où tous les animaux vivants devront être expédiés.

20. Nul steamer ne pourra obtenir son acquit de la douane tant que l'inspecteur officiel n'aura pas donné son certificat déclarant que le bétail est embarqué et que le steamer est équipé conformément aux stipulations de la loi.

(Signé) JOHN POPHAM,
Président des assureurs maritimes.
JOHN H. ROUTH.
E. L. BOND.
JAMES RILEY.

Notre première recommandation est que le gouvernement nomme un homme indépendant et compétent, qui a acquis de l'expérience dans le transport du bétail, etc., et que nul vaisseau ne pourra transporter du bétail lorsqu'il n'aura pas été approuvé par ce fonctionnaire, et ce pourquoi ce dernier devra remettre

un certificat déclarant combien de bestiaux et de moutons on peut mettre sans danger sur le pont. Je désire maintenant appuyer peut-être un peu plus distinctement qu'on ne l'a fait dans le cours des témoignages ce matin, sur la nécessité de la nomination de ce fonctionnaire. Vous savez, monsieur, qu'en 1872, lorsqu'on fit des modifications à la loi—et ce furent des modifications importantes et utiles—relativement au chargement du grain, des gardiens de port furent nommés pour régler la quantité du grain en grenier et en sacs que chaque vaisseau pouvait transporter, et relativement à la manière dont les vaisseaux devaient être aménagés pour les cargaisons de grain.

M. SMITH.—Oui ; je me le rappelle très bien ; j'ai eu quelque chose à y faire.

M. POPHAM.—Or, monsieur, le devoir du gardien de port est limité par la loi aux vaisseaux qui transportent du grain, si je comprends bien. Il n'a pas présentement le pouvoir de dire si un vaisseau est propre ou non à transporter des animaux vivants. Un vaisseau peut être propre à la mer, et tout de même ne pas l'être pour transporter des animaux sur pied, et présentement il n'est pas du domaine des gardiens de port de décider cette question. Les devoirs du vétérinaire nommé par le gouvernement (le Dr McEachran) se résument à s'assurer si le bétail est en bonne santé et à déterminer l'espace que chaque animal devra avoir. Nous croyons que nul fonctionnaire nommé jusqu'ici n'a le pouvoir de juger si un vaisseau est propre ou non à transporter des animaux sur pied, et dire comment et où le bétail devra être placé à bord. Nous désirons la nomination d'un fonctionnaire qui aura ces pouvoirs, et c'est là l'objet de notre première recommandation.

Q. Si vous croyez nécessaire d'avoir un officier de cette catégorie, est-ce que le gardien de port qui examine si un vaisseau est propre à la mer quant au transport du grain, ne pourrait pas surveiller le chargement du vaisseau en bétail une fois le grain mis à bord. Au lieu de multiplier les fonctionnaires, ce pouvoir ne pourrait-il pas être conféré à un seul fonctionnaire compétent ?—R. Vous voulez dire que le gardien de port devrait juger si le vaisseau est propre à transporter des animaux.

Q. Oui ; un homme capable de juger si un vaisseau est propre à la mer pour transporter une cargaison doit pouvoir dire si le navire est propre à transporter du bétail en mer ?—Q. Pas nécessairement. Un vaisseau peut être parfaitement aménagé pour transporter le grain et ne pas l'être pour le transport du bétail.

Q. Ce fonctionnaire ne serait-il pas capable de juger si un vaisseau est propre à la mer soit pour transporter du grain ou du bétail, ou pour transporter les deux ?——Il peut être propre à la mer, mais ne pas l'être pour le transport du bétail. Tout en faisant ces remarques, je serais peiné de dire que les gardiens de port de Montréal, qui sont tous deux des hommes compétents, ne sont pas capables de faire l'examen des vaisseaux à bestiaux. Sans vouloir déprécier l'habileté du capitaine Morrion ou de M. Shaw, pour lesquels j'ai le plus grand respect, en tant qu'il s'agit de leurs capacités pour exécuter leurs devoirs actuels, je dirai, pour être franc, que ni l'un ni l'autre n'a fait, à ma connaissance, le commerce du transport de bétail, et je préfère un fonctionnaire qui a de l'expérience dans le transport du bétail pour déterminer si un, vaisseau est propre ou non a transporter les animaux.

Q. En d'autres mots vous auriez deux inspecteurs pour les vaisseaux, l'un le gardien de port, pour remplir les devoirs qu'il exécute aujourd'hui, et l'autre pour examiner si les vaisseaux sont propres à transporter le bétail ?—R. Oui ; je crois qu'il devrait y avoir un fonctionnaire distinct pour examiner si le vaisseau est propre à transporter le bétail, et voir sur quelles parties du navire on devrait transporter les animaux.

Q. Vous pensez que la présente organisation, relevant du bureau du gardien de port, qui est sous le contrôle de la chambre de commerce, ne suffit pas pour exécuter le service ?—R. Je crois que le service serait mieux fait si un inspecteur spécial était nommé pour veiller au commerce de transport du bétail.

Q. Vous pensez qu'il n'est pas suffisant que toute l'inspection du vaisseau soit entre les mains d'un seul fonctionnaire ?—Je crois que cela ne suffit pas. Je pense qu'il devrait y avoir un fonctionnaire en sus du bureau du gardien de port ou en rapport avec ce bureau.

Q. Et vous êtes d'avis que cela devrait entrer dans les règlements passés par le gouvernement?—R. Oui; ceci devrait faire l'objet d'un règlement de la part du gouvernement. Les assureurs recommandent de plus que l'espace sur un vaisseau à bétail soit de 7 pieds 3 pouces de hauteur entre les ponts, et que les steamers soient munis d'éventails mécaniques ou de ventilateurs suffisamment grands pour introduire l'air frais entre les ponts en quantité suffisante pour tous les animaux qui peuvent être mis sur les dits ponts. Un des agents de vapeurs entendu ici récemment, a déclaré qu'à son avis les éventails mécaniques n'étaient pas nécessaires. En opposition à cela, je déclare qu'à mon avis les éventails mécaniques sont absolument nécessaires sur chaque vaisseau qui transporte du bétail.

Q. Et vous jugez que tout autre plan au moyen de ventilation ne suffit pas?—R. Oui; je considère que les évantails mécaniques sont les seules choses qui peuvent donner une ventilation suffisante.

Q. Ne voulez-vous pas tenir compte que cette mesure excluerait du commerce certains vaisseaux allant à la cueillette?—R. Eh bien, monsieur, qu'il en soit ainsi. Mieux vaut exclure les vaisseaux allant à la cueillette que de subir des pertes de bestiaux.

Q. Je suppose que si ces "rôdeurs" viennent ici chercher du fret il y a aussi d'autres cargaisons qu'ils pourraient prendre, s'ils n'étaient pas convenablement aménagés pour le bétail?—R. Oui; je présume qu'ils prennent du bétail parce que cela les remunère mieux que d'autre fret. Les assureurs recommandent ensuite que tous les vaisseaux à bestiaux aient un nombre suffisant de ventilateurs de sortie. On nous informe que bien que certains vaisseaux soient munis de ventilateurs pour introduire l'air frais d'en haut, il n'y a pas suffisamment de ventilateurs pour faire sortir le mauvais air.

Q. Voudriez-vous inclure cela dans les règlements officiels?—R. Oui; le gouvernement devrait passer des règlements sur ce point. Nous recommandons aussi que chaque vaisseau soit muni d'un condenseur d'une grandeur suffisante pour fournir l'eau à tous les animaux qui peuvent être transportés à bord d'un vaisseau, que les steamers soient munis ou non de réservoirs d'eau pour lest.

Q. Il est généralement admis, je crois, que chaque vaisseau devrait avoir des condenseurs suffisamment grands pour fournir de l'eau fraîche?—R. Oui.

Q. Les vaisseaux sont-ils maintenant munis de ces condenseurs?—R. Oui.

Q. Les vaisseaux allant à la cueillette et tous les autres?—R. Oui; je le crois; car s'il ne l'étaient pas nous ne les accepterions pas. Je crois qu'ils sont tous munis de condenseurs. Nous recommandons de plus que tous les vaisseaux aient des charpentes à angles de fer, installées d'un côté à l'autre sur le pont des gaillards, à 3 pieds les uns des autres, et entourées d'une planche de 2 pouces.

Q. Croyez-vous que la planche d'un pouce dont on se sert présentement ne soit pas suffisante?—R. Je ne pense pas qu'elle soit suffisamment solide.

M. John Allan.—Supposez que vous mettiez ces charpentes à angles de fer avec la planche de 2 pouces, comment déchargerez-vous le reste de la cargaison.

M. Popham.—Ce n'est pas à nous à examiner cela.

M. Allan.—C'est une question qui appartient aux armateurs?

M. Poppham.—La question pour nous est celle qui a trait au bétail que nous assurons. Les assureurs suggèrent que les steamers qui transportent des animaux, jaugeant au moins 1,200 tonneaux francs soient inscrits. C'est là l'opinion des assureurs, mais mon opinion personnelle est que les vaisseaux qui transportent du bétail devraient jauger au moins 1,500 tonneaux.

M. Andrew Allan.—Mais, mon cher monsieur, nous avons transporté du bétail sans danger dans des voiliers de moins de 1,000 tonneaux.

M. Popham.—Les transporteriez-vous en novembre et en décembre et à travers des tempêtes comme nous en avons eu récemment.

M. Andrew Allan.—Oui.

M. Popham.—Je ne les assurerais pas à 90 pour 100.

M. Andrew Allan.—Alors d'autres les assureraient.

Interrogé par M. Smith :

Q. Vous prétendez que les vaisseaux qui transportent des animaux ne devraient pas jauger moins de 1,200 tonneaux ?—R. Je parle au nom des assureurs lorsque je dis cela, qu'ils ne devraient pas jauger moins de 1,200 tonneaux, mais mon opinion personnelle est qu'ils ne devraient pas jauger moins de 1,500 tonneaux. Nous recommandons aussi que l'espace accordé à chaque animal ne soit pas moins de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds ; étant entendu que cinq têtes de bétail d'engraissement peuvent être mises dans l'espace destiné à quatre animaux gras ; et un nombre de pas plus de dix moutons égale une bête à cornes grasse, vu qu'il est aussi entendu que les bestiaux d'engraissement sont des animaux ne pesant pas plus de 1,000 lbs. Je dirai qu'au commencement, alors que ce commerce était à son début, c'était l'espace ordinaire accordé à chaque animal, tant dans les ports canadiens que dans les ports américains, mais cet espace a été graduellement réduit à 2 pieds 6 pouces, et j'ai entendu dire qu'une fois l'espace avait été réduit à 2 pieds 4 pouces.

Q. Etait-ce pour du bétail gras ?—R. Oui. C'est l'opinion du bureau des assureurs, que j'approuve entièrement, que l'espace le plus petit soit de 2 pieds 8 pouces pour chaque animal gras.

Q. Et cinq têtes de bétail d'engraissement à la place de quatre animaux gras ? —R. Oui. Les assureurs recommandent de plus qu'aucun animal sorti des distilleries et destiné à l'exportation ne puisse venir sur les quais de 8 heures du matin à 6 heures du soir, et que l'embarquement de ce bétail se fasse de 6 heures du soir à 8 heures du matin. Comme vous le savez, monsieur, le bétail engraissé dans les distilleries est beaucoup plus sensible que le bétail engraissé avec du grain ou du maïs. Ils arrivent ordinairement entre le mois de juin et le mois d'août, alors que le temps est très chaud, et sur les quais ils sont exposés au soleil, ce qui a été dans le passé, comme cela le sera dans l'avenir probablement, très désastreux pour les animaux. Ils ne peuvent résister à une chaleur excessive, et nous désirons conséquemment que ces restrictions quant au temps pendant lequel on peut embarquer du bétail de distillerie soient mises en vigueur. Les assureurs recommandent aussi qu'on ait toujours un nombre suffisant de bouviers compétents et que ces hommes soient tenus de signer le rôle d'engagement, et qu'ils soient sous le contrôle du capitaine. Je vous ai entendu dire ce matin (et je ne l'ai su antérieurement il n'y a que quelques jours) qu'il existait un règlement, mis en vigueur depuis un certain temps par la chambre de commerce britannique sous l'empire de la loi maritime impériale, en vertu duquel les bouviers devaient être mis sur le rôle d'engagement. Je me suis enquis de la raison pourquoi cette règle n'avait pas été observée à Montréal, et l'agent maritime m'a répondu qu'ils ne l'observaient pas parce qu'ils n'étaient pas tenus de le faire, parce que cela entraîne le paiement d'honoraires de 2 chelins au préposé à l'engagement de ce port pour chaque homme ainsi inscrit sur le rôle d'engagement. Je crois parler au nom des assureurs, autant que pour moi-même, lorsque je dis que pour obtenir la mise à exécution d'une mesure aussi importante, les assureurs seraient prêts à rembourser aux expéditeurs de bestiaux ces 2 chelins versés pour chaque homme ainsi inscrit sur le rôle d'engagement. Pour vingt hommes à bord d'un vaisseau, ces honoraires ne s'élèveraient qu'à $10. J'ai entendu les capitaines de vaisseaux se plaindre à moi, et avec beaucoup de raison, lorsque je leur ai parlé des pertes subies par leurs navires, de l'inefficacité de certains hommes qui traversaient pour prendre soin des animaux. Je sais que quelques-uns de ces capitaines sont des hommes très soigneux, et lorsque j'exprimai ma surprise à l'occasion des pertes, ils me dirent, avec beaucoup de vérité sans doute, que les hommes préposés au soin du bétail n'étaient pas compétents pour leur service. Je ne pense pas que ce soit une plainte universelle, mais des circonstances sont venues à ma connaissance personnelle, et à mes propres dépens, où des hommes ont été engagés pour prendre soin du bétail, lesquels étaient complètement impropres à cet objet, et lorsque les officiers du vaisseau leur faisaient des représentations ils n'y prêtaient pas d'attention, simplement parce qu'ils savaient que les officiers n'avaient pas de contrôle sur eux.

Q. Et s'ils eussent signé le rôle d'engagement ils auraient été soumis à la discipline du vaisseau ?—R. Oui.

Q. Et ils seraient tenus de faire quelque soit le travail qu'on leur ordonnerait ?—R. Oui. Les assureurs recommandent aussi que les vaisseaux à bestiaux portent de l'huile pour s'en servir pendant les grandes tempêtes ; et je crois que l'utilité de cet article a été admiré par le monsieur qui, ce matin, représentait les intérêts maritimes. Nous recommandons aussi entre autres choses qu'il y ait une cour générale à bestiaux à Montréal, ayant un quai à elle propre, d'où pourraient s'embarquer tous les animaux vivants. Cette recommandation est, je crois, très pratique et très utile, et elle aurait l'effet d'empêcher beaucoup d'avaries aux animaux avant d'être embarqués. Il y a quelques mois à peine, alors que je revenais de la gare Bonaventure, vers deux heures et demie de l'après-midi, mon cocher me conduisit le long des quais, vu qu'on était à lever la chaussée de la rue Saint-Paul, et je vis environ 200 à 300 animaux sur le quai. Il y avait un certain nombre de véhicules qui passaient parmi eux, et j'ai remarqué avec beaucoup de peine que les conducteurs de voitures se promenaient parmi les animaux, les heurtaient, les blessaient et les bousculaient comme s'il se fut agit de choses de rebut. On me dit que ce n'est pas une chose qui arrive rarement, et que les animaux en souffrent beaucoup. S'il existait une cour générale à bestiaux, et un quai particulièrement réservé à l'embarquement du bétail, ce malheureux état de choses disparaîtrait dans une grande mesure sinon complètement. Les assureurs recommandent aussi que nul steamer ne puisse obtenir son acquit tant que l'inspecteur officiel n'aura pas donné un certificat déclarant que les animaux sont embarqués et que le steamer est aménagé conformément aux stipulations de la loi. Nous considérons aussi que cette recommandation est très importante. Vous savez, monsieur, qu'un vaisseau chargé de grain est tenu d'obtenir un certificat du gardien de port avant de quitter le port, et nous croyons qu'il est également nécessaire que ce vaisseau ne parte pas avant d'avoir obtenu le certificat voulu ayant trait aux moyens de logement accordés au bétail. Jusqu'ici, monsieur, je me suis tenu aux recommandations faites par le bureau des assureurs. M. Reford a dit, ce matin, que les hommes préposés au soin du bétail pendant la traversée devraient être engagés par l'agent du vaisseau. Je ne partage pas tout à fait cette opinion. Je crois que les expéditeurs de bestiaux sont mieux en état de choisir les hommes qu'il faut que le vaisseau, et pour ma part—je parle pour mon compte maintenant—je préférerais laisser l'engagement du chef d'équipe et les autres bouviers aux propriétaires des animaux. Un monsieur qui a récemment donné son témoignage vous a dit qu'il trouvait bon que le bétail fut mis sur les écoutilles. Je m'objecte très fortement à toute pratique de ce genre. J'aimerais maintenant à dire un mot ou deux relativement aux vaisseaux allant à la cueillette. Je parle en mon nom et non pas pour le compte de mes confrères assureurs, lorsque je dis que j'aimerais qu'il existât des restrictions quant à ces "rôdeurs." Je préférerais que nombre de vaisseaux qui ont transporté du bétail pendant l'automne fussent privés de le faire, bien que j'admette qu'il y a de ces vaisseaux qui ont fait de bons transports à bestiaux. Je voudrais qu'on restreignit les chargements sur le pont des gaillards aux vaisseaux des lignes régulières après le premier octobre. On doit se rappeler (et je suis sûr que tous ceux qui ont eu quelque expérience dans le commerce m'approuveront) que quelque bien aménagé que puisse être un vaisseau pour transporter le bétail, ou quelques soient les soins qu'on ait mis à le charger, la sûreté des animaux en automne dépend considérablement de l'expérience du capitaine et des officiers du vaisseau et des soins qu'ils prennent des animaux. M. McLennan nous a donné un exemple ce matin, à l'occasion du voyage du *Lake Winnipeg*. Il nous a décrit les tempêtes que ce vaisseau a essuyées et il nous a raconté comment, en deux ou trois occasions, le capitaine a diminué la vitesse de son vaisseau pendant la tempête. J'ai connu moi-même des capitaines prudents et expérimentés qui se sont éloignés considérablement de leur route pour sauver leurs animaux. On ne peut guère s'attendre à ce que le capitaine d'un vaisseau allant à la cueillette qui a peu ou point d'expérience en matière de transport du bétail puisse exercer le jugement nécessaire pour protéger les animaux pendant le gros temps. Il arrive souvent que le capitaine d'un de ces vaisseaux vienne ici pour la première fois, et il n'est pas certain qu'il y revienne jamais. Il n'a pas transporté de bétail avant aujourd'hui, et il ne sait pas si jamais il en transportera de

nouveau. Ce à quoi il songe surtout c'est de faire une traversée aussi rapide que possible et d'économiser autant de charbon qu'il peut aux armateurs, sans tenir compte de la vie des animaux, car il sait que le prix du transport de bétail sera toujours versé, que les animaux soient débarqués morts ou vifs. Je crois que c'est là tout ce que j'ai à dire sur le sujet.

Q. Comment distingueriez-vous entre les vaisseaux des lignes régulières et les " rôdeurs "?—R. Ils sont très facile à distinguer, monsieur. Les vaisseaux des lignes régulières appartiennent aux compagnies sous le pavillon desquelles ils naviguent. Par exemple, les vaisseaux de la ligne Allan appartiennent à MM. Allan, et les vaisseaux de la ligne Dominion à la *Dominion Steamship Co.* Il y a des vaisseaux—et je ne fais pas d'exception—qui sont de temps à autre nolisés par des lignes régulières, et j'agirais envers eux comme je le ferais à l'endroit de tout autre " rôdeur." Je les traiterais selon leurs mérites. Je ne veux pas les exclure, mais je les traiterais selon leurs mérites. S'ils sont propres à transporter le bétail qu'ils en transportent, mais s'ils ne le sont pas qu'on les exclue. Les assureurs connaissent très bien les vaisseaux qu'on considère comme " rôdeurs " et ceux qu'on juge comme vaisseaux des lignes régulières.

Q. Que veut dire un " rôdeur "?—R. Un " rôdeur " veut dire un vaisseau qui va à tous les coins de la terre à la recherche de fret, et qui ne navigue pas entre deux ports particuliers. Un vaisseau de ligne régulière est celui qui navigue entre Montréal et Liverpool, ou Montréal et Glasgow, ou entre deux ports particuliers pendant toute la saison. Nous avons sur le St-Laurent des vaisseaux qui naviguent d'année en année pendant l'été et qui vont ailleurs pendant l'hiver.

Q. Mais si un steamer de premier ordre venait ici, sans y être jamais venu, est-ce que le fait qu'il ne serait jamais venu ici vous engagerait à appeler ce steamer " rôdeur "—R. Oui, assurément. Si c'était un " rôdeur," je le traiterais comme tel; puis il s'agirait de savoir quel est l'aménagement de ce vaisseau pour le transport du bétail, et quelle est l'expérience du capitaine.

Q. Vous recommanderiez alors que les vaisseaux allant à la cueillette ne soient pas traités comme les steamers de ligne régulière ?—R. Assurément, monsieur.

Q. Recommanderiez-vous qu'on fasse des règlements pour eux différents de ceux adoptés pour les steamers de lignes régulières, et qu'il ne leur soit pas permis de transporter du bétail sur le pont des gaillards après le premier octobre ? Si je comprends c'est ce que vous suggérez ?—R. Oui; c'est ce que je suggère.

Q. Incluriez-vous au nombre des vaisseaux allant à la cueillette un steamer nolisé par une ligne régulière pour remplacer un de ses propres vaisseaux ?—R. Oui, monsieur.

Q. N'appelleriez-vous pas un vaisseau de ce genre un steamer de ligne régulière ?—R. Assurément non.

Q. Le simple fait qu'il a été nolisé par une ligne régulière et chargé par elle, ne suffirait pas pour changer la nature du vaisseau ?—R. Non, monsieur. On m'a fait une observation que j'approuve. Je ferais une exception relativement aux vaisseaux allant à la cueillette dans ce sens qu'advenant qu'un vaisseau qui a fait régulièrement le transport du bétail, et appartenant à une ligne voyageant de New-York ou de Boston, vint à Montréal, je serais disposé à le considérer comme vaisseau de ligne régulière.

Q. Croyez-vous nécessaire de prohiber, d'Halifax ou de Saint-Jean, N.B., le transport du bétail sur le pont des gaillards pendant l'hiver, après la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent ? Naturellement, nous n'exerçons pas de contrôle sur le bétail expédié de Boston, de Portland, ou de New-York pendant l'hiver. Mais êtes-vous d'avis qu'on doive défendre aux vaisseaux allant à la cueillette ainsi qu'aux steamers de lignes régulières de prendre des animaux sur le pont des gaillards pendant l'hiver ?—R. Je n'y ai pas d'objection. Mais je suis d'avis que le vaisseau devrait être chargé conformément aux recommandations que les assureurs ont faites.

Q. Vous ne voyez-pas d'objection à ce qu'on transporte du bétail au milieu de l'hiver ?—R. Non; je n'en ai pas. Je me suis trouvé à bord de vaisseaux qui transportaient des animaux pendant l'hiver.

Q. Avaient-ils des bestiaux sur le pont des gaillards ?—R. Oui.

Q. Transportaient-ils le bétail en Angleterre ?—R. Oui.

Q. Et comment s'en sont-ils trouvés ?—R. Je crois que dans cette circonstance ils ont été entourés de plus de soin que les immigrants.

Q. Ont-ils souffert du froid sur le pont des gaillards ?—R. Non ; mais je crois que des animaux ont souffert sur le pont des gaillards. Je préférerais cependant que les stalles fussent recouvertes. Je crois que ce n'est que pendant une très courte période que les animaux sont exposés à souffrir du froid, et encore cela n'arriverait que pendant un froid excessif.

Q. Recommanderiez-vous qu'il n'y eut pas de restrictions imposées au transport du bétail sur le pont des gaillards pendant l'hiver ?—R. Si les moyens de logement pour le bétail sont convenablement disposés, conformément aux recommandations qui ont été faites, je crois qu'il n'y aurait pas d'objection.

Q. Les assureriez-vous sur le pont des gaillards pendant l'hiver ?—Sur un bon vaisseau, chargé avec soin, je les assurerais assurément.

Q. Mais à un taux plus élevé, je suppose ?—R. Oh, assurément.

Q. Avez-vous pris un risque sur le *Straits of Magellan* ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous a-t-on demandé de prendre une assurance sur ce vaisseau ?—R. On m'a demandé de prendre un nouveau risque.

Q. Avez-vous refusé ?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous pensé que ce n'était pas un vaisseau propre au transport du bétail ?—R. J'ai cru que ce n'était pas un bon risque à cette époque de l'année.

Q. C'est un de ces vaisseaux que vous excluriez du commerce de transport de bétail après le 1er octobre ?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous jugé que son aménagement n'était pas suffisant ?—R. Je ne veux rien dire qui puisse rejaillir sur mes confrères assureurs. Ils peuvent avoir raison et je puis avoir tort.

Q. Vous avez lu un compte rendu des pertes qu'a subies le *Straits of Magellan* ?—R. Oui ; j'en ai entendu parler.

Par M. Greenshields :

Q. On a dit, M. Popham, que dans le cas où un animal est estropié ou qu'une de ses jambes est fracturée, pendant la traversée, l'assurance ne paierait pas le risque s'il était abattu par ceux qui en ont soin ?—R. L'assurance paierait le risque.

Q. De sorte que ce qu'on dit, qu'un animal doit mourir de mort naturelle pour recouvrir l'assurance, n'est pas exact ?—R. Nous présumons que l'animal est estropié par un accident de la navigation et qu'il ne peut être débarqué vivant. Les animaux estropiés sont tirés pendant la traversée pour les empêcher de souffrir, et nous payons l'assurance sur ces animaux.

Q. Supposez que, lorsqu'un vaisseau est rendu à la moitié de la traversée sur l'Atlantique, un animal a l'épine dorsale ou une jambe brisée, et qu'il est abattu par ceux qui en prennent soin, les compagnies d'assurances seraient-elles ou ne seraient-elles pas responsabies ?—R. Elles seraient responsables.

Q. Vous déclarez positivement que la compagnie d'assurance serait responsable dans ce cas-là ?—R. Oui, assurément ; la chose serait considérée comme une perte causée par les dangers de la navigation.

Q. M. Plimsoll a publié un livre dans lequel on lit ce qui suit : " La raison pour laquelle on ne met pas fin aux souffrances de ces animaux, quelque affreusement mutilés, malades ou souffrants qu'ils puissent être, se trouve dans les règlements inpérieux des compagnies d'assurance, tant de New-York que de Londres. Elles exigent forcément, sous peine de voir l'assurance tombée, que nul animal ne sera abattu, quelque estropié, blessé ou souffrant qu'il soit. Le bétail doit mourir d'une prétendue mort naturelle à bord du vaisseau, et je suis tenu de signer un certificat à cet effet avant que la carcasse soit jetée à la mer. Il est stipulé par les compagnies d'assurance que tout sera mis en œuvre pour débarquer chaque tête de bétail en vie à Deptford, peu importe dans quel état. A défaut de cela, la compagnie refusera de payer l'assurance. Si un bouvier tuait un animal souffrant de douleurs atroces par

suite de jambes fracturées ou ayant l'épine dorsale ou les cornes brisées, ou à cause de maladie, il serait de mon devoir d'en faire rapport, et l'assurance ne serait pas payée. A venir jusqu'à deux ans passés, il était d'usage d'avoir des bouchers à bord des vaisseaux à bestiaux pour enlever la peau aux animaux morts avant de les jeter à la mer. Les peaux et les cornes étaient apportées à terre comme preuve. Les armateurs firent de telles représentations sur ce point, à cause des plaintes des passagers et l'horrible état dans lequel ce système laissait naturellement le vaisseau, qu'on y a mis fin." Or, comme fait, est-ce que ceci est vrai ?—R. Pas à ma connaissance.

Q. Si c'était vrai vous en sauriez quelque chose ?—R. Oui, monsieur.

M. SMITH.—Ce passage est-il cité d'un ouvrage américain ?—R. Non. C'est un ouvrage anglais.

M. PLIMSOLL.—Ce passage se trouve dans un livre que j'ai publié ; mais c'est un extrait d'une lettre publiée dans le *London Echo* par un monsieur du nom de Corcoran, je crois, des Etats-Unis. Ce que vous avez lu est une citation d'une lettre publiée dans le *London Echo*, et je l'ai intercalée dans mon ouvrage à titre de citation, et non pas comme venant de moi.

M. GREENSHIELDS.—La difficulté est que ceux qui lisent ces livres qui sont répandus dans tout le pays, ne s'arrêtent pas pour se demander d'où viennent ces citations. C'est publié dans votre livre et donné comme venant de vous.

M. PLIMSOLL.—Ce n'est pas mon fait, monsieur. C'est ce que dit un autre monsieur, et c'est publié à titre de citation dans ce livre.

M. GREENSHIELDS.—L'ouvrage est publié pour vous par Kegan Paul, Trench, Trubner et Cie, de Londres. Il est intitulé "Vaisseaux à bestiaux" (*Cattle ships*). Premier chapitre du second appel de M. Plimsoll pour nos marins, publié séparément et avant son tour à raison de son urgence pressante, pas publié avant, de crainte que ma cause ne soit jugée incomplète. Voilà la page du titre de votre livre, M. Plimsoll.

M. SMITH.—Si c'est une citation, elle ne devrait pas être attribuée à M. Plimsoll.

M. GREENSHIELDS.—Je suppose que M. Plimsoll admettra que ceci est son livre ?

M. PLIMSOLL.—Je ne l'ai pas vu, mais je suppose que c'est un des exemplaires du livre.

M. GREENSHIELDS.—Puis à la page 54 de ce livre on lit ce qui suit : "Dans plusieurs circonstances j'ai vu les hommes mettre dans les oreilles des animaux de la parafine qui, dès qu'elle avait atteint la cervelle, faisait frémir les pauvres bêtes de douleur. D'autres fois les oreilles étaient bourrées de foin auquel on mettait ensuite le feu ; tandis que dans nombre de circonstances la queue des bestiaux était arrachée dans les efforts que les bouviers faisaient pour forcer les animaux qui s'étaient couchés d'épuisement complet à se remettre debout. On en appela au commandant du vaisseau dans l'espoir qu'il ordonnerait de cesser ces actes de cruauté.

"Je suis bien au courant," dit-il, "des actes de cruauté qu'on fait subir au bétail pendant la traversée de New-York à Londres, et je dirai immédiatement que vous en voyez moins sur cette ligne de steamers qu'à bord d'un bon nombre d'autres vaisseaux, par la raison bien simple que nos steamers sont mieux adoptés à ce commerce. Je suis, cependant, impuissant pour intervenir dans cette affaire. Mon devoir consiste simplement à exécuter les instructions de mes patrons, le bétail n'étant à mon point de vue que du fret, rien autre chose."

Q. M. Popham, croyez-vous que du bétail expédié de ce pays n'ait jamais été traité ainsi ?—R. Je ne le crois pas. Ce serait contraire aux intérêts de chaque intéressé de traiter les animaux ainsi. Je ne crois pas que ceci ait jamais eu lieu.

Q. Ce n'est pas la pratique des assureurs maritimes de ce pays de refuser l'assurance pour un animal qu'on peut abattre pour l'empêcher de souffrir pendant la traversée ?—R. Ce n'est pas la pratique, et je n'ai jamais entendu dire que ce fut la pratique. Lorsqu'un animal est dans un état tel qu'il n'est pas probable qu'on puisse le débarquer vivant nous croyons faire preuve d'humanité de l'abattre immédiatement, et tout ce que nous exigeons c'est que l'animal ainsi abattu soit écorché et que les cornes et les pieds, ainsi que la viande, si c'est possible, soient conservés au bénéfice des assureurs. Quant à l'assertion que les vaisseaux s'opposent à ce que les

animaux soient abattus à bord, je puis la contredire catégoriquement, parce que j'ai reçu dans le cours des derniers trois ou quatre mois le produit de plusieurs animaux qu'on avait abattus à bord de vaisseaux qui partent de ports canadiens et américains.

Q. Et vous connaissez la pratique des assureurs maritimes des ports américains comme des ports canadiens ?—R. Oui ; j'assure du bétail expédié des ports américains hiver et été, et ce qu'on dit n'est pas exact, tant pour les ports américains que pour le ports canadiens.

Q. Et vous êtes en état de contredire catégoriquement ce que dit le passage de ce livre que je viens de lire au sujet des assurances ?—R. Je le crois inexact. Je ne puis parler d'après ma connaissance personnelle, mais je parle d'après le témoignage d'hommes auxquels je puis me fier, et je puis dire que cette assertion est fortement exagérée et en somme inexacte.

Q. Elle n'est pas vraie pour ce qui est du Canada ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et faux pour ce qui est des Etats-Unis ?—R. Oui, monsieur.

M. Greenshields.—Et cependant M. Plimsoll publie cette fausse assertion dans son livre, et dans la préface il dit : "Pas de droits réservés. Copiez les illustrations ou ré-imprimez le tout par extraits—ainsi que la *Gazette* du conseil de comté le fait en ce moment. Tout pour bien faire connaître les faits—S. Plimsoll." Et c'est là la sorte de faits que M. Plimsoll désire faire connaître partout.

M. Popham.—Je désire dire, avant de clore ma déposition, que, relativement au fonctionnaire que le gouvernement pourra nommer pour inspecter le bétail, il serait peut-être avantageux s'il relevait du bureau du gardien de port afin de ne pas multiplier les bureaux à Montréal.

M. Smith.—Au lieu de multiplier les bureaux vous voudriez que ce fonctionnaire fut dans le bureau du gardien de port ?—R. Oui, je vous ai mal compris au début lorsque vous m'avez posé cette question, mais je suis heureux d'avoir l'occasion de dire comme vous qu'il vaudrait mieux de ne pas multiplier les bureaux à Montréal.

Ceci termine la déposition du témoin.

Edward L. Bond, gérant général pour le Canada de la *British & Foreign Marine Insurance Company* et de la *Reliance Marine Insurance Company*, dont le principal siège d'affaires est à Liverpool, et qui toutes deux assurent le bétail expédié du Canada et des Etats-Unis en Angleterre, dépose comme suit :—

Interrogé par M. Smith :

Q. Pouvez-vous nous donner des informations sur cette question, M. Bond ?—R. Je désirerais dire quelques mots à l'appui de la déposition de M. Pophom. Je désirerais dire que le rapport soumis par M. Popham est le résultat des délibérations du comité spécial du bureau des assureurs maritimes nommé à cette fin et qu'il est approuvé par tous les assureurs. Je partage l'opinion de M. Popham relativement à l'engagement des bouviers auxquels est dévolu le soin des bestiaux pendant la traversée pour l'Angleterre. Je crois qu'il vaudrait mieux laisser aux expéditeurs le choix de leurs propres hommes, pourvu que ces hommes soient mis sur le rôle d'engagement. Je suis avec M. Popham lorsqu'il s'objecte au chargement du bétail sur les écoutilles des vaisseaux. Je crois que cette pratique est préjudiciable au bétail même, et que, parfois, elle serait une cause de danger pour la manœuvre du navire. J'ai souvent dit, et je désirerais réitérer maintenant l'expression de ces sentiments, que j'objecte à ce que des vaches portant veau soient mises à bord pour être expédiées. Relativement aux chargements sur le pont des gaillards en automne, par la voie du Saint-Laurent, je crois que les restrictions suggérées par les assureurs et les recommandations faites par eux, si elles sont mises à exécution, auront l'effet d'assurer le transport du bétail sans danger ; mais je recommanderais de plus que les abris érigés pour le bétail à bord des vaisseaux soient construits de manière à être complètement étanches.

Q. Les abris sur le pont des gaillards ?—R. Oui ; parce que à mon avis les animaux souffriraient si l'eau ou l'embrun les atteignait, et qu'elle gèlerait sur eux. J'ai maintes fois insisté sur ce point.

Q. L'autre témoin qui a donné sa déposition semblait penser que le bétail était très confortable sur le pont des gaillards au milieu de l'hiver?—R. Tout ce que je sais c'est que le bétail venant du Saint-Laurent traverse le froid aux alentours de Terreneuve, et si la mer passe par-dessus eux il faut qu'ils en souffrent. Je prétends conséquemment que les abris du pont des gaillards devraient être faits absolument étanches.

Q. Quelle épaisseur devraient avoir, à votre avis, les planches qui recouvrent les abris temporaires?—Je recommanderais que les planches eussent 2 pouces d'épaisseurs avec une charpente à angles de fer. Je désirerais dire quelques chose relativement au soin que les assureurs prennent en matière d'inspection de bestiaux lorsqu'ils sont expédiés. Les intérêts des assureurs sont plus intimement liés à la question humanitaire que presque tout autre. Il est de notre intérêt pécuniaire de voir à ce que le bétail soit transporté avec le moins d'embarras possible. Nous faisons faire avec soin une visite avant que le vaisseau ne quitte, et nos inspecteurs font un rapport par écrit sur chaque vaisseau. Nous avons aussi des inspecteurs salariés au port de destination, et ils nous tiennent régulièrement au courant des pertes graves qui peuvent avoir arrivé, et nous transmettent des recommandations qui pourraient nous aider à les éviter à l'avenir. Nous tâchons toujours d'exécuter les recommandations. Je désirerais dire aussi que depuis que j'assure des bestiaux, maintenant depuis sept ans, j'ai toujours trouvé les compagnies de steamers disposées à nous aider et à s'entendre avec nous dans ces matières, bien que parfois il y ait eu divergence d'opinion bien tranchée entre nous. Relativement à la question des steamers allant à la cueillette, je diffère quelque peu d'avec M. Popham. Je voudrais que les "rôdeurs" fussent traités d'après leurs mérites, et que les mêmes règles que nous avons suggérées s'appliquassent à eux comme aux vaisseaux de lignes régulières.

Q. Vous ne les empêcheriez pas de prendre part au commerce?—R. Je ne ferais pas une règle rigoureuse de les prohiber. J'essayerais de traiter chaque vaisseau selon ses propres mérites.

Q. C'est votre avis, c'est-à-dire que chaque vaisseau soit traité selon ses propres mérites?—R. Oui.

Q. Et vous ne voyez pas d'objection à transporter pendant l'automne sur le pont des gaillards?—R. Non, si l'aménagement est convenablement fait.

Q. Savez-vous si des cas où on ait commis des actes de cruauté envers les animaux ne soient jamais venus à votre connaissance comme assureurs de bétail. Je n'entends pas parler de la fatigue ordinaire que les animaux subissent, mais d'actes de cruauté délibérément commis?—R. Je ne connais rien de la sorte.

Q. Vous enquérez-vous des causes de la mort des animaux? Votre inspecteur vous fait-il rapport d'Angleterre des causes des mortalités?—R. Oui.

Q. Quelle est la cause générale?—R. Récemment notre inspecteur a exprimé l'opinion que c'était dû au gros temps qui s'abattait sur le bétail, et, dans d'autres cas, c'était le manque de ventilation.

Q. N'avez-vous jamais entendu dire que les animaux souffrent du froid ou de l'humidité pendant la traversée?—R. Je n'ai jamais entendu dire qu'ils aient particulièrement souffert de froid ou d'humidité. Le manque de ventilation et le gros temps sont les deux seules causes dont j'aie entendu parler.

Interrogé par M. Greenshields:

Q. Et on peut facilement remédier à cela?—R. Oui; on peut facilement y remédier.

Interrogé par M. Smith:

Q. Vous rappelez-vous que dans le passé on ait eu des tempêtes aussi fortes que celles que les vaisseaux ont essuyées cet automne?—R. Le temps cet automne a été le pis dont j'ai eu connaissance depuis que je suis dans les affaires.

Q. Les affaires d'assurance ont-elles amené des pertes cet automne?—R. Non; j'espère que nous réaliserons quelques petits profits.

Q. Mais l'année a été exceptionnellement mauvaise?—Oui; l'année a été exceptionnellement mauvaise.

Q. Existe-t-il des vaisseaux relativement auxquels on ne peut prendre le risque ?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous des vaisseaux dans ce port qui n'ont pu engagé les assureurs à prendre des risques pour leur compte ?—R. Je ne puis présentement les nommer, mais je sais que cet automne il y avait des vaisseaux que nous avons absolument refusé d'assurer.

Q. Et qu'en est-il devenu ?—R. Ils ont abandonné le commerce du bétail et ils ont pris d'autres cargaisons.

Q. C'est-à-dire après avoir constaté qu'ils ne pouvaient gagner les assureurs à prendre des risques avec eux ?—R. Oui.

Q. Croyez-vous aussi que l'examen officiel des animaux sera une amélioration ? —R. Je crois qu'il est absolument nécessaire qu'un inspecteur officiel soit nommé pour faire face aux besoins du commerce, qui grandit de plus en plus.

Q. Ceci aurait l'effet de faire disparaître beaucoup de difficultés et d'embarras pour les assureurs, je suppose ?—R. Je ne pense pas que nous nous occupions fort des embarras, mais ce dont nous avons besoin c'est un arbitre en cas de conflit; par exemple, quand nous demandons à un vaisseau de faire telle modification, ils peuvent dire que ce n'est pas nécessaire, et ce serait une bonne chose, dans ces cas-là, d'avoir une partie, dépendante à laquelle nous pourrions soumettre la question et passer par sa décision. Je ne pense pas que nous serions déraisonnables quant à cela. Même relativement aux recommandations que nous avons présentées au gouvernement, si les armateurs nous avaient fait la moindre observation, nous aurions été tous disposés à les satisfaire, s'ils nous eussent donné de bonnes raisons pour le faire.

Q. Si le gouvernement n'avait pas pris la chose en main, est-il probable que les assureurs auraient demandé au gouvernement de le faire ?—R. Oui; je le crois. Si jamais quelqu'un eut lancé l'idée, je l'aurais assurément appuyé très énergiquement.

Q. Vous ne vous accordez pas à dire avec d'autres témoins que les "rôdeurs" devraient être exclus du commerce ?—R. Non; je traiterais ces vaisseaux selon leurs propres mérites.

Q. Que ce soit un "rôdeur" ou un vaisseau de ligne régulière ?—R. J'examinerais les qualités qu'il offre pour ce commerce, lorsqu'il arriverait dans le port, et je le traiterais selon ses mérites.

Q. N'exporte-t-on jamais des animaux en Angleterre sans assurance ?—R. Très peu. Je crois qu'au meilleur de ma connaissance la chose ne s'est faite qu'une ou deux fois.

Q. Si un vaisseau ne pouvait se faire assurer, est-ce que le propriétaire des animaux les embarquerait tout de même à bord de ce navire ?—R. Non; assurément. Il faudrait qu'un homme fut très riche pour prendre ce risque. Règle générale, les expéditeurs de bestiaux se trouvent dans la nécessité de tirer en compte du bétail, et pas une banque n'escompterait une traite sans qu'un certificat d'assurance n'y fut annexée, à moins que l'homme ne fut très riche.

Q. Vous concourez dans toutes les autres recommandations de M. Popham ?—R. Je les approuve entièrement.

Q. Vous vous objectez à ce que les abris pour le bétail soient légèrement construits en planches d'un pouce sur charpentes légères ?—R. Oui; décidément.

Q. En automne ou pendant toute la saison ?—R. Plus particulièrement en automne. Mais une tempête peut survenir et s'abattre sur un vaisseau à tout moment, et je crois que l'aménagement devrait être solidement fait toute l'année.

Q. Et vous croyez que le vaisseau pourrait conserver cet aménagement au lieu de le jeter de côté? Vous êtes d'avis que le vaisseau devrait toujours l'avoir ?—R. Oui.

Q. Croyez-vous qu'il serait préjudiciable au commerce d'empêcher les vaisseaux de prendre un chargement de bétail sur le pont des gaillards en automne ?—R. Oui; je le crois.

Q. En quoi cela préjudicierait-il au commerce. Ils obtiendraient un meilleur prix probablement s'il s'en exportait une moindre quantité ?—R. Il y a toujours une quantité considérable de bestiaux à expédier, et si vous empêchez les vaisseaux de

prendre de ce port un chargement sur le pont des gaillards, ils auraient des difficultés à faire trouver le bétail. Je crois qu'il s'ensuivrait une grande rareté d'espace pour les expéditeurs. Présentement même, lorsque les vaisseaux allant à la cueillette viennent ici et prennent des chargements sur le pont des gaillards en automne, l'espace est parfois rare à bord des steamers.

Q. Les expéditeurs de bestiaux préféreraient le chargement sur le pont des gaillards ?—R. C'est mon impression.

Q. Ils ne se prononceraient pas en faveur de l'imposition de restrictions sur les chargements faits sur le pont des gaillards ?—R. Je ne le pense pas.

M. GREENSHIELDS—Existe-t-il, dans la compagnie d'assurance que vous représentez, un règlement en vertu duquel, si un animal est abattu après un accident à bord d'un vaisseau, vous ne payez pas l'assurance ?—R. Non ; absolument aucun.

Q. Vous avez lu le livre de M. Plimsoll à ce sujet. Qu'avez-vous à dire relativement à l'assertion qui s'y trouve ?—R. Je puis dire que cette question n'est jamais venue à ma connaissance. Au contraire, si on me posait cette question en ma qualité d'assureur maritime, j'insisterais pour que l'animal fut abattu aussitôt que possible, si la mort devait lui épargner des souffrances. Nous ne serions que trop heureux de payer l'assurance dans un cas semblable.

Q. Connaissez-vous quelle est la pratique des compagnies d'assurance aux Etats-Unis ?—R. Oui ; j'assure régulièrement des ports américains, et la même règle qui existe là-bas relativement à l'assurance, existe ici. Je n'ai jamais entendu dire qu'en aucun temps une personne ait essayé de transporter jusqu'au port de débarquement des animaux gravement estropiés, et d'un autre côté je n'ai jamais entendu parler de la moindre hésitation de la part des compagnies d'assurance de payer pour le bétail qu'on avait dû abattre à bord.

Interrogé par M. Smith :

Q. Les taux d'assurance sont-ils les mêmes ici qu'aux Etats-Unis ? Avons-nous un avantage ici sur les Etats-Unis pour ce qui est des taux d'assurance ?—R. Non ; les taux sont à peu près les mêmes. En automne nous obtenons des taux plus élevés par la voie du Saint-Laurent.

Q. Est-ce parce que vous payez qu'il y a plus de risque ?—R. Il y a plus de risque au point de vue des assureurs, par rapport à la coque du vaisseau. Il y a plus de risque de pertes totales.

Q. Les taux du fret sont-ils à peu près les mêmes que ceux des Etats-Unis, cette année ?—R. Je ne puis vous renseigner sur ce point.

Q. Recevez-vous un rapport spécial de votre agent en Angleterre lorsqu'il arrive de très grandes pertes ?—R. Oui ; toujours.

Q. Et votre expérience est que ces pertes ont pour cause soit le manque de ventilation ou les tempêtes ?—R. Oui ; il en est généralement ainsi. Je dirai que ces rapports viennent d'hommes très capables, de Liverpool à la *Western Insurance Company*, et nous avons aujourd'hui des arrangements en vertu desquels nous versons une partie des honoraires pour avoir les rapports. L'agent de la *Western Insurance Company* est ici, et il vous donnera des renseignements sur ce point. Je dirai que les rapports transmis par M. Kirkham aux assureurs sont très exacts.

Q. Donne-t-il des recommandations lorsque ces pertes arrivent, afin d'éviter des accidents à l'avenir ?—R. Oui ; très souvent.

Q. Quel est son avis quant à la manière d'éviter ces lourdes pertes ?—R. Les recommandations qui ont été faites par les assureurs sont basées sur les divers rapports que nous avons reçus de lui de temps à autre, et toutes les informations que nous avons recueillies nous les avons mises dans le rapport en question.

Q. Croyez-vous que le gardien de port serait la personne propice pour examiner les vaisseaux relativement à leur aménagement pour le transport du bétail ?—R. A moins que vous ne donniez au gardien de port un aide supplémentaire, ayant l'expérience du commerce de bétail, je ne croirais pas son inspection suffisante ; mais si les règlements stipulaient qu'un de ses adjoints fut un expert en matière de commerce de bétail, je dirais que cela est satisfaisant.

Ceci termine la déposition du témoin.

Le capitaine JAMES J. RILEY, de la ville de Montréal, inspecteur d'assurances maritimes, et inspecteur pour les lignes Allan et Dominion, dépose comme suit :—

Interrogé par M. Smith :

Q. M. Riley, vous avez acquis beaucoup d'expérience en matière de commerce maritime ?—R. Oui ; je suis inspecteur des chargements de bestiaux expédiés du port de Montréal, pour les lignes Allan et Dominion.

Q. Auriez-vous l'obligeance de nous faire part des recommandations que vous désirez faire ?—R. Tout en approuvant généralement les recommandations faites par l'Association des assureurs maritimes de Montréal, et présentées par M. Popham, et tout en appuyant fortement la nomination d'un inspecteur officiel indépendant, l'expérience m'enseigne qu'il faut laisser une grande marge à la discrétion de l'inspecteur quant au chargement du bétail. Je ne crois pas que vous puissiez faire un règlement officiel stipulant que le bétail sera ou ne sera pas mis sur les écoutilles des steamers. La raison que j'en ai, c'est que vous ne pouvez faire une règle rigoureuse à cet égard, car il arrive fréquemment que, sur les gros vaisseaux, trois ou quatre écoutilles sont placées ensemble. Des vaisseaux ont des écoutilles plus grandes que d'autres navires, et dans un cas de ce genre il serait laissé à la discrétion de l'inspecteur de décider si on peut mettre ou non des animaux sur les écoutilles.

Q. Les écoutilles sont-elles recouvertes des compartiments à bétail et les animaux y sont-ils mis ?—R. Il arrive souvent que deux ou trois écoutilles sont rapprochées les unes des autres, et il serait laissé à la discrétion de l'inspecteur de dire sur quelle écoutille on ne devra pas mettre du bétail. Relativement aux charpentes à cornières de fer, qu'on propose d'ériger sur le pont des gaillards d'un vaisseau et d'entourer de planches de 2 pouces, là encore l'inspecteur devra exercer sa discrétion pour décider de l'espace qu'il faudrait laisser libre pour charger ou décharger la cargaison par les écoutilles.

Q. Que pensez-vous de la recommandation qu'on fait lorsqu'on suggère que la charpente devrait être à cornières de fer avec de la planche de deux pouces et que les compartiments érigés sur le pont des gaillards devraient être étanches ?—Comment pouvait-on les mettre étanches ? Il serait impossible de les mettre étanches. Il faudrait laisser libre un grand espace pour décharger et charger la cargaison. Si c'était possible ce serait une très bonne chose de mettre les compartiments étanches, mais je ne parle ainsi que pour démontrer que le gouvernement doit exercer beaucoup de discrétion dans le choix d'un inspecteur capable, et qu'il faut laisser à ce fonctionnaire le règlement de la plus grande partie des détails, ou bien quelque comité spécial qui le guiderait dans l'exécution de son devoir.

Q. Vous n'approuvez pas le fait qu'on lui donne des règlements à suivre ?—R. En tant qu'il s'agit de règlements généraux, je suis d'avis qu'on devrait les lui dicter, mais je signale ces faits parce que nécessairement il faut lui accorder une certaine discrétion. Pour chaque cas on ne peut lui imposer des règles rigoureuses.

Q. Trouveriez-vous bon que le gardien de port fut l'inspecteur du vaisseau ?—R. Je voudrais que ce fonctionnaire releva du bureau du gardien du port.

Q. Pensez-vous qu'on doive se servir de planches d'un pouce pour la construction des stalles à bestiaux ?—R. Non.

Q. Vous croyez que des planches d'un pouce sont trop minces ?—Oui.

Q. Etes-vous d'avis qu'on puisse mettre des animaux sur le pont des gaillards, en automne et en hiver, à bord des vaisseaux convenablement construits ?—R. Oui.

Q. Savez-vous si la mortalité parmi les animaux qui traversent l'Atlantique est plus grande en hiver qu'en été ?—R. Je le crois.

Q. Pensez-vous que les animaux souffrent quelque peu du froid par suite du fait qu'ils sont transportés sur le pont des gaillards pendant l'hiver ?—R Après les deux ou trois premiers jours de la traversée la température est chaude. En deux jours le froid est passé. S'ils souffrent, ce n'est que pendant un court espace de temps.

Q. C'est à dire s'ils souffrent du froid ?—R. Oui.

Q. Mais les animaux au-dessous du pont des gaillards ne souffrent pas ?—R. Non ils ne souffrent pas.

Q. Recommanderiez-vous d'imposer quelques restrictions au transport du bétail pendant la froide saison ?—R. Non, je ne pense pas qu'on doive imposer des restrictions à cet égard, car les états de service des vaisseaux démontrent que le bétail se transporte presque aussi bien en hiver qu'en été.

Q. La mortalité est-elle plus grande parmi le bétail engraissé aux distilleries que parmi les animaux d'engraissement ?—R. Mon expérience de six années ne le fait pas voir.

Q. La mortalité n'est pas plus grande ?—R. Pas cette année.

Q. A-t-elle été plus grande dans les années antérieures ?—R. Je crois que la mortalité a été plus grande parmi les animaux des distillateurs il y a quelques années.

Q. Pendant les chaleurs, si le bétail était embarqué à un point plus à l'est que Montréal—s'il était expédié de Québec, par exemple, la mortalité serait-elle aussi grande parmi le bétail gras ? On a dit aujourd'hui que ce bétail souffrait beaucoup de Montréal à Québec ?—R. Je crois que le trajet en chemin de fer leur ferait tout autant de mal que descendre le fleuve dans des vaisseaux bien aérés.

Q. Ils meurent quelquefois en descendant le fleuve, n'est-ce pas ?—R. Oui, quelques fois.

Q. Et ils prennent du mal en descendant, n'est-ce pas ?—R. Ils ne prennent pas de mal avec les ventilateurs dont on se sert aujourd'hui à bord des vaisseaux bien organisés.

Q. Vous ne connassez pas, je suppose, quelle est la mortalité entre Montréal et Québec, ou entre Montréal et la Pointe-au-Père, en été, au mois de juillet et au mois d'août ?—R. Nous n'avons pas de rapports quant à ces détails, les rapports donnent la mortalité moyenne pendant l'année.

Q. Et vous pensez que les animaux ne seraient pas mieux en faisant le trajet en chemin de fer qu'a bord des steamers ?—R. Le bétail ne serait pas mieux sur les wagons de chemin de fer que sur des vaisseaux bien organisés.

Q. Avez-vous quelque chose à suggérer quant à la manière de mieux aménager les vaisseaux pour le transport du bétail, ou quant aux modifications qu'on devrait faire ?—R. Je crois que les assureurs ont fait toutes les recommandations nécessaires. La nomination d'un inspecteur et l'adoption d'une mesure déterminée pour la grandeur réglementaire des stalles répondraient aux difficultés qui existent.

Q. Quel est votre avis relativement à l'espace qu'on devrait accorder à chaque animal ?—R. C'est une question d'expérience. Le bétail américain est plus gros que le nôtre, règle générale, et les expéditeurs de ce pays semblent bien satisfaits de 2 pieds 6 pouces pour chaque animal.

Q. C'est l'espace qu'ils accordent sur les vaisseaux qui font voile des Etats-Unis ?—R. Oui.

Q. Croyez-vous que cela suffit ?—R. Oui, je crois que 2 pieds 6 pouces sur 8 pieds suffisent.

Q. Les animaux expédiés des Etats-Unis ne sont-ils soumis comme ceux qui partent d'ici, qu'à l'examen de l'inspecteur vétérinaire et des compagnies d'assurance ?—R. Le mode d'expédition aux Etats-Unis est précisément le même qu'ici.

Q. Recommanderiez-vous qu'une meilleure catégorie de bouviers soit employée pour prendre soin des animaux pendant la traversée ?—R. Je crois qu'il y a bien des améliorations à opérer sous ce rapport.

Q. Mettriez-vous les bouviers sur le rôle d'engagement ?—R. Je les contraindrais à se soumettre à la discipline du vaisseau.

Q. On ne pourrait les obliger à se soumettre à la discipline du vaisseau à moins qu'ils fussent sur le rôle d'engagement ?—R. Alors mettez les sur le rôle d'engagement.

Q. Ils pourraient travailler ou ne pas travailler, à leur choix, s'ils n'étaient pas mis sur le rôle d'engagement ?—R. Alors mettez-les sur le rôle d'engagement.

Q. Pensez-vous que le commerce se fasse aujourd'hui aussi bien qu'il pourrait se faire ?—R. Je crois qu'il y a bien à opérer des améliorations à cet égard. Je crois que la nomination d'un inspecteur serait une grande amélioration.

Q. A part cela vous pensez que le commerce se fait bien ?—R. Oui.

Q. Et vous ne recommanderez pas de faire subir des changements à la loi ?—R. Non, à part la nomination d'un inspecteur et l'adoption de règlements pour sa gouverne.

Q. Ne recommanderiez-vous pas pour les " rôdeurs " une loi différente de celle applicable aux autres vaisseaux ?—R. Je crois que ceci entrerait dans les attributions de l'inspecteur. Il appartiendrait à l'inspecteur de dire ce que serait un vaisseau propre au transport du bétail et quelles seraient les qualités requises pour le rendre un vaisseau propice à cet objet. Si le vaisseau se conforme à tous les règlements et que les exportateurs soient disposés à expédier leurs animaux par ce vaisseau, qu'ils le prenne.

Q. Votre expérience est que le bétail expédié de Montréal n'est pas traité avec malice ou cruauté à bord des vaisseaux qui quittent ce port ?—R. Je n'ai jamais été témoin d'acte de cruauté envers les animaux, et je ne l'ai jamais entendu dire jusqu'à ce que j'eus lu le livre de M. Plimsoll.

Q. Vous avez acquis de l'expérience en matière d'expédition de bétail par steamer de ce port, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Q. A-t-on une intention ou un but particulier à faire tenir les animaux debout pendant toute la traversée ?—R. On ne les a jamais fait tenir debout.

Q. Y a-t-il un but particulier de les faire tenir debout ?—R. Non ; pas du tout.

Q. M. Plimsoll, dans les citations que contient son livre, semble faire croire au public que la tâche principale des bouviers est de ne pas permettre aux animaux de se coucher. Y aurait-il un but particulier à faire cela ?—R. Non ; pas du tout.

Par M. Smith :

Q. A moins que ce ne fut par manque d'espace. Quelqu'un a dit que les animaux n'ont pas assez de place pour se coucher ?—R. Il arrive souvent que les animaux ne comprennent pas assez pour se tenir rapprochés les uns des autres et se coucher à leurs propres places. Il peut arriver qu'ils sortent de leur place et qu'ils occupent la place des autres animaux, mais il semble exister une entente entre eux par laquelle ils se couchent à tour de rôle. Lorsqu'ils sont fatigués de rester dans cette position ils se lèvent et laissent les autres se coucher. Ils semblent faire le guet, non pas reglés comme les matelots, par le son de la cloche, mais par leur propre instinct.

Q. En fait, tous les animaux se couchent ?—R. Oui.

Q. Vous les avez vu couchés ?—R. Oui ; je les ai vu couchés en rangée de 15 à 20.

Q. C'est-à-dire avec un espace de 2 pieds 6 pouces accordé à chaque animal ?—R. Avec l'espace ordinaire, quel que cela fut.

Q. En fait, quatre bêtes à cornes mises dans un espace de 2 pieds 6 pouces ou de 2 pieds 8 pouces peuvent se coucher, n'est-ce pas ?—R. Ils se couchent.

Q. Se couchent-ils tous en même temps ?—R. Oui ; en même temps.

Interrogé par M. Greenshield :

Q. Ne sont-ils jamais expédiés du port de Montréal, étant, embarqués les uns la tête au fond du compartiment et les autres la tête en dehors, comme M. Plimsoll le fait voir à la page 41 de son livre ? Regardez cet image et voyez si cela ressemble en quoi que ce soit à la manière dont on embarque le bétail ici ?—R. Ce n'est pas du tout la manière dont on embarque le bétail ici. Je n'ai jamais vu et je n'ai jamais entendu dire que des animaux aient été embarqués ainsi à bord de steamers. La première fois que j'en ai entendu parler ce fut dans ce livre remarquable.

Q. En fait, ils ne sont pas embarqués ainsi sur aucun steamer ici ?—R. Non, monsieur.

Interrogé par M. Smith :

Q. Se rendent-ils libres à bord ? Cette image représente peut-être lorsqu'on les conduit d'abord sur le vaisseau. Les animaux sont-ils embarqués un par un retenu par une corde, ou arrivent-ils en bande ?—R. Ils sont amenés à bord et mis à leur place et attachés par une corde à mesure qu'ils arrivent. Cette image semble tout

simplement l'œuvre de l'imagination de quiconque l'a faite, car dans le cours de mes douze années d'expérience dans le commerce de bétail, je n'ai jamais rien vu qui se rapproche de la description que contient ce livre.

Interrogé par M. Greenshields :

Q. En fait, M. Plimsoll donne, dans son livre, pour raison qu'ils sont embarqués ainsi, le fait qu'ils peuvent être mis plus rapprochés les uns des autres, et qu'ainsi ils se supportent les uns les autres, de sorte que ce n'est pas le résultat d'un simple accident, d'après lui, s'ils sont mis à bord d'un vaisseau de cette façon. Il dit que les animaux sont entassés les uns la tête au fond et les autres en sens inverse, et que si un tombe il est foulé au pied par les autres et on le laisse mourir là. Y a-t-il quelque chose de vrai là-dedans ?—R. Il n'y a absolument rien de vrai.

Interrogé par M. Smith :

Q. Ceci s'applique à ce que vous connaissez ici, au commerce du Saint-Laurent ? —R. Je n'ai jamais entendu parler de pareille chose.

Interrogé par M. Greenshields :

Q. Avez-vous déjà vu embarquer du bétail dans les ports américains ?—R. Oui.

Q. Les avez-vous jamais vu embarquer de la façon qui est décrite ici ?—R. Non.

Q. Les animaux sont-ils embarqués de la même manière dans les ports américains qu'ils sont ici ?—R. Oui, à peu près de la même manière.

Q. Pourriez-vous soigner les animaux dans les auges si on les forçait à se coucher ?—Non.

Q. Croyez-vous que tout cela est de la pure imagination de la part de l'auteur ? —R. Je ne m'exprimerai pas ainsi. J'ai examiné l'usage qu'il donne et j'ai essayé de trouver ou de penser à quelque fait bien éloigné dans le passé pour expliquer l'existence de ce travail remarquable, mais je n'ai pas réussi. Je crois que ce doit représenter ce qui se passe sur les allèges qui amènent les animaux des cours de New-York au vaisseau. Peut-être que quelques-uns des messieurs ici qui ont expédié des animaux de New-York sont en état d'éclairer la commission sur ce point.

Q. Est-ce que l'image du livre ne semblerait pas faire voir que le bétail n'était pas à l'entrepont lorsqu'elle a été prise ou imaginée ?—R. C'est évident.

Interrogé par M. Smith :

Q. Vous n'avez absolument aucune connaissance qu'on ait tenter de faire tenir le bétail debout pendant le voyage ?—R. Non, monsieur. Non seulement cela, mais s'il fallait tenir les animaux debout, il faudrait une armée d'hommes pour cela.

Q. Il en coûterait meilleur marché de donner plus de place au bétail et le laisser se coucher ?—R. Oui, naturellement. Mais tenir les animaux debout tiendrait une armée d'hommes vigilants et soigneux très occupés. L'expérience jusqu'ici semble démontrer que les bouviers ne sont pas remarquables par leur vigilance, règle générale.

Q. Il n'y aurait pas de but particulier à verser de la paraffine dans les oreilles des animaux, ainsi que le dit le livre ?—R. Absolument aucun but. Je pourrais dire que la semaine dernière M. Plimsoll m'a dit qu'on obligeait les animaux à se tenir debout par l'emploi de la force, et j'ai cherché à le convaincre du contraire, ainsi que me l'enseignait mon expérience de plusieurs années. Il s'esquiva par une tangente, et se conduisit d'une manière que j'ai cru regrettable chez lui.

Q. Et il a cru que votre renseignement n'était pas vrai ?—R. Il m'a dit qu'il était vrai que les animaux étaient contraints par la force à se tenir debout pendant tout le voyage.

Q. Connaissez-vous quelque chose du paiement des assurances. On a dit que les compagnies d'assurance refusaient de payer à moins que les animaux ne meurent de mort naturelle ?—R. Elles paient sur certificat de décès, donné par le capitaine, quelle que soit la cause de la mort arrivée pendant la traversée.

Q. Si un animal était blessé et abattu pour mettre fin à ses souffrances, les compagnies d'assurance paieraient-elles ?—R. Oui ; et je dirai de plus que des com-

pagnies d'assurance ont payé même quand les animaux ont été débarqués mourants. Il y a ici des messieurs qui peuvent corroborer ce que je dis.

Q. Il n'existe pas de règle parmi les compagnies d'assurance que si un animal avait l'épine dorsale fracturée il faudrait tout de même lui faire traverser l'Atlantique pour le débarquer vivant, de sorte qu'alors les compagnies se trouveraient dégager de l'obligation de payer ?—R. Il n'existe pas de règle de cette sorte. Tout homme ayant la garde d'animaux aurait parfaitement le droit d'abattre pendant la traversée un animal pour mettre fin à des souffrances de ce genre, et l'assurance serait payée sans récrimination par les assurances. Ceci termine la déposition du témoin.

ROBERT BICKERDIKE, membre de la *Dominion Live Stock Association*, et exportateur d'animaux du Canada et des Etats-Unis, dépose comme suit :—

Interrogé par M. Greenshields :

Q. Depuis combien de temps faites-vous le commerce d'exportation de bestiaux ? —R. Je m'occupe d'exportation de bestiaux depuis 1876.

Q. Etes-vous un grand exportateur depuis cette époque ?—R. Je suis un exportateur depuis cette époque.

Q. Voulez-vous dire comment les animaux sont traités à compter du moment où ils arrivent à Montréal par chemin de fer jusqu'au moment où ils sont embarqués à bord du vaisseau ? Dites quels sont les besoins du port de Montréal à cet égard, et tout ce qui a trait au traitement du bétail ?—R. En premier lieu, du moment que les animaux arrivent dans les cours à la sortie des trains, l'inspecteur vétérinaire officiel est averti qu'il y a tant d'animaux, soit dans la cour à bétail du Grand-Tronc ou dans celle du Pacifique Canadien, destinés à être expédiés à bord de tel steamer qui est nommé. L'inspecteur vétérinaire officiel visite les cours et examine le bétail, et il voit à ce que les animaux soient complètement exempts de maladie, et il désigne les animaux qui, à son avis, ne sont pas en état de traverser l'Atlantique. Je puis dire ici qu'il n'y a absolument aucune maladie contagieuse parmi le bétail canadien.

Interrogé par M. Smith :

Q. Qu'advient-il du bétail qu'il désigne ainsi ?—R. Ils sont censés ne pas être assez forts pour entreprendre la traversée, et ils sont généralement mis au pâturage ou conduits dans les étables pour se reposer.

Q. Comment les animaux sont-ils amenés des cours au steamer ? —R. Ils sont conduits à pied au steamer, et dans certains cas ils sont amenés dans des wagons de chemin de fer sur les quais. Dans ce cas ils vont sur le quai le long du steamer, ou aussi loin qu'ils le peuvent, et les animaux sont alors mis à bord.

Q. Les facilités qu'on a ici pour amener le bétail des cours au steamer sont-elles bonnes ?—Les facilités ne sont pas aussi bonnes qu'on aimerait à les avoir, et nous croyons qu'on peut les améliorer beaucoup.

Q. Dans quel sens, à votre avis, peut-on les améliorer ?—R. Quelque chose dans le sens de ce qu'ont suggéré les assureurs. Il devrait y avoir ici une cour à bétail unique. Je crois comprendre que la commission du port et la chambre des communes ici sont à travailler à améliorer les facilités pour le chargement du bétail dans ce port. J'attirerai votre attention sur les recommandations faites au gouvernement par l'Association d'animaux vivants, du Canada ; elles se lisent comme suit :—

" 19 décembre 1890.

Au ministre de la marine et au ministre de l'agriculture du Canada :

MESSIEURS,—A raison de la nécessité d'améliorer les facilités pour l'exportation des animaux vivants, nous avons l'honneur de représenter, au nom des exportateurs d'animaux vivants de Montréal, que nous approuvons entièrement les recommandations faites par les assureurs maritimes de Montréal, dont nous annexons ici une copie, et nous avons l'honneur d'ajouter :—

" 1. Nous attirerions votre attention sur la grande importance du commerce d'exportation en bétail d'engraissement, qui a pris des proportions si considérables dans le cours des dernières années. Sur les 123,000 têtes de bétail exportées du Canada dans le cours de l'été dernier, au delà de 70,000 appartenaeint à cette catégorie d'animaux. Nous vous prions conséquemment de vous rappeler l'importance de cette branche de commerce dans les nouveaux règlements qu'on pourrait faire relativement à l'expédition du bétail. Nous ajouterions, à ce sujet, que si on établissait une règle absolue, en vertu de laquelle le petit bétail d'engraissement devrait occuper le même espace que les animaux gras, et conséquemment payer le même prix de fret par tête, les frais de transport ruineraient cette branche de commerce.

" 2. Que pas plus de quatre gros animaux ou cinq têtes de bétail d'engraissement soient mis dans le même compartiment.

" 3. Que les allées pour soigner les animaux n'aient pas moins de 2 pieds de largeur à aucun endroit, et qu'il ne soit pas permis d'y mettre des sacs, du fôin ou autres obstacles.

" 4. Qu'on ne puisse mettre des animaux sur les écoutilles.

" 5. Qu'avant qu'un steamer reçoive un certificat pour le transport du bétail, l'inspecteur obtienne la preuve satisfaisante que le capitaine de ce steamer a de l'expérience dans le commerce de transport des animaux.

" 6. Que l'inspecteur aura le pouvoir de suspendre pour juste raison le certificat d'un steamer qui fait le transport d'animaux.

" 7. Que les mesures nécessaires soient prises pour empêcher que l'ennui et les frais auxquels les exportateurs d'animaux vivants ont été soumis dans le cours de l'été dernier se renouvellent, à raison de soupçons sans fondement de maladie contagieuse, comme dans le cas du *Norse King* et du *Corean*, vu qu'il a été établi au delà de tout doute qu'il n'existe pas de maladies contagieuses parmi le bétail canadien.

" 8. Que le fret ne soit perçu que sur le nombre d'animaux débarqués vivants, ce qui serait un mobile pour induire les armateurs et les capitaines de steamers étrangers à prendre toutes les précautions voulues pour la sûreté des animaux."

Q. La sixième recommandation de votre document dit que l'inspecteur aura le pouvoir de suspendre, pour justes raisons, le certificat d'un steamer qui transporte des animaux vivants. Est-ce que ceci veut dire que vous recommandez que chaque vaisseau ait un permis ou certificat, et que le vaisseau ne pourra le conserver que le temps pendant lequel il fait le commerce convenablement ? Lorsque les animaux ne seront pas convenablement transportés par le steamer le certificat devra être examiné lorsqu'il arrive dans le port ?—R. Je veux dire que chaque vaisseau devra être examiné lorsqu'il arrive dans le port, et si l'on constate qu'il est propre à transporter du bétail qu'on lui donne un certificat.

Q. Et n'avoir un certificat que pour cette traversée ?—R. Non, le vaisseau aura un certificat annuel, et si quelque chose va mal, l'inspecteur aura le pouvoir de suspendre le certificat jusqu'à ce qu'il y ait une enquête sur les causes de la plainte.

Q. Recommandez-vous que chaque vaisseau ait un certificat annuel déclarant que c'est un vaisseau propre à transporter les animaux vivants ?—R. Oui, et le certificat pourra être annulé pour justes raisons.

Q. Je vois que vous recommandez aussi que le fret ne soit perçu que sur le nombre d'animaux débarqués vivants. Serait-ce un motif pour induire les armateurs et les capitaines de steamers de l'intérieur de prendre toutes les précautions pour la sûreté des animaux ? Croyez-vous que cela serait une amélioration sur le présent système ?—R. Je crois que cela serait une grande amélioration, particulièrement pour ce qui est des " rôdeurs " qui viennent ici.

Q. Il leur faudrait exiger un plus fort prix de transport, je suppose ?—R. Ils pourraient exiger un prix plus considérable, mais Dieu sait qu'ils en exigent assez aujourd'hui.

Q. J'ai cru entendre dire ici que le fret était si bas que le commerce maritime n'était pas un commerce rémunérateur. N'a-t-on pas dit ici que les armateurs ne pourraient pas vivre n'était-ce le chargement d'animaux sur le pont des gaillards ?—R. Ils entendent qu'ils ne pourraient pas vivre n'était-ce le commerce de bétail.

Q. Ils ont dit qu'ils ne pourraient vivre n'était-ce le chargement d'animaux sur le pont des gaillards ?—R. Je sais que le fret est très élevé en dehors du port à Montréal.

Q. Et vous êtes d'avis que les armateurs sont très bien payés ?—R. Je crois qu'ils sont trop bien payés, de fait.

Q. Le fret est-il plus élevé pour le bétail de distillerie que pour le bétail d'engraissement ?—R. Non.

Q. Payez-vous le même taux ?—R. Nous calculons d'après l'espace, et nous mettons cinq têtes de bétail d'engraissement dans l'espace réservé à quatre animaux de distillerie.

Q. Vous payez le même fret pour quatre animaux gras que pour cinq animaux d'engraissement ?—R. Exactement.

Q. Recommandez-vous que le transport des animaux sur le pont des gaillards soit prohibé en automne ?—R. Nous recommandons qu'il n'y ait pas d'animaux transportés sur le pont des gaillards en automne, à moins qu'il n'y ait une couverture permanente au dessus des animaux.

Q. C'est votre opinion ?—R. Oui, monsieur.

Interrogé par M. Greenshileds :

Q. Est-il possible de mettre une couverture permanente par-dessus les animaux transportés sur le pont des gaillards ?—R. Je crois que c'est possible. A ce point que les nouveaux steamers qu'on est à construire pour le commerce de transport de bétail arrivent avec des couvertures permanentes. Je crois comprendre que la ligne Allan et la ligne Dominion le font.

Q. De sorte qu'il ne mettront plus d'animaux dans ces abris temporaires sur le pont des gaillards ?—R. Non.

Q. Quel espace devrait-on accorder à chaque animal, à votre avis ?—R. Les règlements officiels stipulent que l'espace pour chaque animal sera de 2 pieds 8 pouces sur 8 jusqu'au 15 juillet, et du 15 juillet à la fin de la saison, l'espace est réduit à 2 pieds 6 pouces sur le pont des gaillards, tandis qu'il reste à 2 pieds 8 pouces sur les autres ponts.

Interrogé par M. Smith :

Q. Ces règlements ont-ils été suivis ?—R. Dans la plupart des cas. Bon nombre de steamers ont un aménagement permanent de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds. La ligne Beaver et quelques autres lignes ont leurs vaisseaux aménagés en espaces de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds.

Q. Et c'est assez d'espace pour transporter les animaux à l'aise sur l'Atlantique ?—R. Oui ; c'est tout à fait assez.

Q. Et tous les animaux peuvent se coucher très à l'aise dans cet espace, n'est-ce pas ?—R. Oui ; ils peuvent se coucher très à l'aise.

Q. Et tous les animaux peuvent se coucher ?—R. Oui ; il n'y a pas de doute qu'ils peuvent tous se coucher à l'aise dans un espace de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds.

Q. A quelle époque recommanderiez-vous que ces règlements soient mis en vigueur, c'est-à-dire qu'il ne se transporte pas d'animaux sur le pont des gaillards sans aménagement permanent ? Après le premier septembre ou après le premier octobre ; quelle date suggéreriez-vous ?—R. Après la mi-septembre.

Q. Qu'entendez-vous par couverture permanente ?—R. J'entends une couverture telle que celle recommandée par le bureau des assureurs.

Q. C'est-à-dire une planche de 2 pouces, posée à l'épreuve de l'eau ?—R. Oui ; un genre de couverture qui n'augmenterait pas les droits et qui pourrait se construire à peu de frais pour les armateurs.

Q. Ils pourraient tenir ces couvertures en place s'ils le désiraient et les enlever et les remettre de nouveau ?—R. Oui ; je puis dire qu'aujourd'hui on transporte des animaux de ce port sans aucune misère ou souffrance pour eux avec les moyens qu'on a à notre disposition jusqu'au 15 septembre.

Q. Et on éviterait, en adoptant les recommandations faites par votre association, les misères qu'ils endurent aujourd'hui pendant la traversée ?—R. On éviterait entiè-

rement la misère que les animaux endurent aujourd'hui si on mettait à exécution les recommandations que nous avons faites.

Q. Vous êtes d'avis que les vaisseaux doivent avoir des éventails mécaniques? —R. Je crois que le système de ventilation n'est pas complet sans éventails mécaniques.

Q. Alors vous excluriez les vaisseaux allant à la cueillette qui n'ont pas d'éventails mécaniques?—R. Pas nécessairement, parce que le prix de ces éventails n'est que de $125, et on peut les louer pour environ $25 par traversée.

Q. On pourrait les installer et les raccorder à la machine très aisément, je suppose?—R. Oui; ceci peut se faire très aisément, et le plus petit "rôdeur" qui vient ici pourrait sans difficulté mettre un éventail mécanique ou deux, si c'était nécessaire.

Q. Est-ce que les abris permanents érigés sur le fond des gaillards, et que vous recommandez, seraient fixés sur des charpentes à cornière de fer?—R. Je ne m'occupe pas qu'ils aient les cornières en fer ou autrement, pourvu qu'ils soient suffisamment solides pour résister aux mauvais temps et aux vagues.

Q. Croyez-vous qu'on pourrait construire des abris qui auraient résisté aux tempêtes qu'on a eues sur l'Atlantique cet automne?—R. Je le crois.

Q. Vous croyez alors qu'il y avait un défaut dans l'aménagement des vaisseaux qui ont perdu un si grand nombre d'animaux?—R. Je crois que si les vaisseaux avaient un aménagement permanent les pertes seraient considérablement moindres.

Q. Avez-vous expédié des animaux par le *Straits of Magellan*?—R. Oui, monsieur.

Q. Combien en avez-vous perdu?—R. Je ne me le rappelle pas. Je crois en avoir perdu une centaine.

Q. Avez-vous su comment les animaux ont été tués?—R. D'après ce que le chef d'équipe nous a dit, les vagues sont arrivées jusque sur le navire, et qu'elles ont démoli les compartiments, et nous croyons conséquemment que la cause a été que les animaux ont été emportés à la mer. Un bon nombre d'animaux ont été tués au-dessous, parce qu'ils étaient trop à l'étroit.

Q. Ils manquaient d'air?—R. Je suppose que c'est là la cause.

Q. Les animaux à bord du *Straits of Magellan* étaient-ils du bétail d'engraissement ou du bétail gras?—R. Oui; presque tous du bétail d'engraissement. Je puis dire qu'après le 15 septembre, 90 pour 100 du bétail expédié de ce port sont des animaux d'engraissement.

Q. Vous ont-ils payé pour les pertes que vous avez subies à bord du *Straits of Magellan*?—R. Les assureurs ont payé les pertes.

Q. En avez-vous réalisé de bons profits, parce qu'on prétend que les expéditeurs n'ont plus d'intérêt dans les animaux une fois qu'ils sont à bord, lorsqu'ils sont assurés?—R. Je suppose que c'est M. Plimsoll qui a prétendu cela.

Q. On prétend que les propriétaires des animaux ne portent plus d'intérêt au bétail une fois que celui-ci est mis à bord et assuré. Assurez-vous pour le plein montant ou retenez-vous vous-même une partie de l'assurance?—R. Nous retenons un quart de l'assurance nous-mêmes, et pour vous démontrer jusqu'à quel point nous désirons voir le bétail arriver de l'autre côté en bon état, je dirai qu'aujourd'hui il nous faut payer le fret pour eux, qu'ils soient débarqués ou non.

Q. Vous payez le fret pour tous les animaux qui sont mis à bord?—R. Oui.

Q. Vous préféreriez ne payer le fret que pour les animaux qui sont débarqués? —R. Oui, naturellement; parce que nous ne faisons pas assurer le fret.

Interrogé par M. Greenshields:

Q. Alors dans chaque cas l'expéditeur s'intéresse au bétail qu'il met à bord?—R. Dans chaque cas l'expéditeur s'intéresse au bétail, et de fait il est le seul qui y ait un grand intérêt.

Q. Et si les animaux sont tous perdus, l'assurance ne suffit pour dédommager le propriétaire de ses pertes?—R. C'est à peine suffisant. Le propriétaire du bétail s'en retire avec des pertes très considérables dans un cas pareil, car non seulement il

souffre de la perte des animaux, pendant le gros temps, mais il souffre aussi à l'endroit des animaux qui débarquent vivants, parce qu'ils sont débarqués en mauvais état. M. John Crowe et moi-même avons expédié le plus grand nombre d'animaux d'engraissement, et dans certains cas nous avons perdu £2 sterling par tête sur les animaux qui ont été débarqués en mauvais état. Il n'est pas probable que nous soyions négligents quant au traitement des animaux à bord lorsque nous essuyons de telles pertes.

Interrogé par M. Smith :

Q. L'intérêt des compagnies d'assurance comme des exportateurs est que les animaux soient débarqués en aussi bon état que possible ?—R. Notre intérêt est qu'on en prenne bien soin pendant la traversée et qu'on les débarque en aussi bon état qu'ils étaient lorsqu'ils ont quitté ce port.

Q. De fait, toutes les précautions possibles sont prises, en tant que vous pouvez amener les compagnies d'assurance à coopérer avec vous, pour mettre le bétail à l'aise pendant la traversée, afin de les transporter de l'autre côté en aussi bon état que possible ?—R. C'est bien cela.

Q. Les expédie-t-on à bord avec suffisamment de fourrage et d'eau ?—R. Nous avons une mesure de quantité quant au fourrage mis à bord, et quant à l'eau que fournit le vaisseau. Il y a un inspecteur, nommé par l'Association canadienne d'animaux vivants, pour voir à ce qu'il y ait une quantité suffisante de fourrage mise à bord, et pour voir, de plus, à ce que la qualité soit bonne.

Q. Croyez-vous que cette fonction entrerait dans le domaine d'un fonctionnaire que le gouvernement pourrait nommer pour examiner les vaisseaux et voir s'ils sont propres à transporter des animaux ?—R. Je crois que ceci pourrait entrer dans le domaine des fonctions de l'inspecteur officiel. En attendant, et comme il n'y a pas de fonctionnaire de ce genre dans le port, l'Association canadienne d'animaux vivants a pris l'affaire en mains afin de voir à ce que notre bétail soit convenablement soigné. L'association a nommé M. Bowden, homme de beaucoup d'expérience, pour voir à ce que les animaux aient suffisamment d'eau et de fourrage, et à ce que la qualité du fourrage soit bonne.

Q. Est-il à votre connaissance que des animaux aient été mis à bord de steamers et qu'on n'y ait pas mis de fourrage pour eux ?—R. Je crois qu'il est arrivé une ou deux circonstances où quelques animaux ont été mis à bord sans foin. Je crois que ceci a eu lieu une ou deux fois par accident. La chose a pu arriver peut-être par malhonnêteté de la part des exportateurs, mais les animaux auraient eu du fourrage en abondance, parce qu'ils auraient été nourris à même le foin appartenant à d'autres personnes.

Q. Si la chose arrivait par accident il y aurait toujours suffisamment de foin pour nourrir le bétail en route pour l'Angleterre ?—R. Oui.

Q. Est-il à votre connaissance que des animaux aient souffert de la faim pendant la traversée ?—Jamais, à moins que quelque accident ait retardé le steamer, ou que le foin ait été emporté à la mer.

Q. Est-il à votre connaissance que des animaux soient morts de faim ?—Je ne connais absolument rien de la sorte. Dans le cas du steamer *Quebec*, qui a été cinquante-deux jours en mer, les animaux ont été un peu à court de foin, et ils ont débarqués maigres et en mauvais état, mais ils ne sont pas morts de faim.

Q. On les a tenus en vie pendant la traversée ?—R. Oui ; et il est probable que les matelots et les hommes à bord n'ont pas eu plus de nourriture pendant la traversée que les animaux.

Q. Recommandez-vous que le bétail soit nourri par les armateurs, que ceux-ci fournissent le fourrage et les bouviers et que, sous tous rapports, ils pourvoient au besoin des animaux, comme ils pourvoient au besoin des passagers à bord des steamers ?—R. Non ; je crois qu'il vaut beaucoup mieux que l'exportateur mette lui-même le fourrage à bord, emploie ses propres bouviers, et qu'il voit lui-même à l'assurance.

Q. Alors tout ce que le vaisseau aurait à faire serait de fournir l'eau pour le bétail ?—R. Oui ; et la nourriture aux bouviers.

Q. Comment faites-vous aujourd'hui ? Les bouviers se procurent-ils leur nourriture eux-mêmes ou la leurs fournissez-vous ?—R. Les compagnies de steamers entreprennent de les nourrir, mais les hommes se plaignent de la nourriture, et nous éprouvons des difficultés à obtenir de bons hommes pour aller à bord des steamers de ce genre.

Q. Reçoivent-ils pas des aliments assez bons ?—R. Ils prétendent qu'ils ne reçoivent pas d'aliments assez bons sur certains bateaux de M. Reford.

Par M. Greenshields :

Q. M. Reford est le monsieur qui s'est plaint des bouviers qui traversaient à bord de ses vaisseaux ?—R. Oui.

Q. Il se plaint des hommes et les hommes se plaignent de la nourriture qu'ils ont à bord ?—R. Oui; ils disent que souvent les aliments ne sont pas mangeables. J'éprouve des difficultés à trouver des hommes de premier ordre pour aller sur ses steamers.

Par M. Smith :

Q. Quelle est la règle générale quant au nombre de bouviers expédiés a bord ?—R. Règle génerale un bon chef d'équipe à la garde des animaux. Parfois il y a trois chefs d'équipe sur un seul vaisseau. Les aides des chefs d'équipe sont des hommes à meilleur marché; mais les chefs voient à ce qu'ils fassent leur besogne et qu'ils la fassent bien.

Par M. Greenshields :

Q. Parlons d'abord des chefs d'équipe. Règle générale lorsqu'il se fait une expédition d'animaux de cinq, six ou trois cents, les exportateurs mettent deux, trois ou quatre hommes à la tête de ceux qui prennent soin des animaux ?—Oui; ils agissent ainsi dans tous les cas.

Q. Un exportateur expédierait-il un grand nombre d'animaux a bord à moins qu'ils ne fussent confiés à un chef d'équipe d'expérience ?—R. Pas un exportateur ne voudrait risquer ses biens et son argent sans mettre le bétail sous les soins d'un bon chef d'équipe. Dans nombre de circonstances une consignation d'animaux peut représenter $50,000.

Q. Les objections qu'on a faites relativement aux hommes qui prennent soin des animaux s'appliquent aux bouviers sous la direction des chefs et non pas aux chefs eux-mêmes ?—R. Oui ; c'est bien cela.

Q. Vaudrait-il mieux que les hommes fussent mis sous les ordres du capitaine et qu'ils eussent à signer le rôle d'engagement ?—R. Je crois qu'il serait très sage que les bouviers fussent obligés de signer le rôle d'engagement.

Q. Mais vous n'approuvez pas que le vaisseau engage les hommes pour prendre soin des animaux ?—R. Non.

Par M. Smith :

Q. Aimeriez-vous que les hommes fussent engagés par les expéditeurs, mais qu'ils eussent à signer le rôle d'engagement ?—R. C'est exatement cela; alors ils tomberaient sous les ordres du capitaine, précisément comme s'il les eût engagés.

Q. Croyez-vous que, s'il en était ainsi, on pourrait engager de meilleurs hommes pour prendre soin du bétail ? Naturellement le capitaine aurait ces hommes sous ses ordres ?—R. Oui; il les auraient sous ses ordres tout comme les matelots à bord du vaisseau.

Q. Il y aurait des honoraire à payer au préposé à l'engagement dans le cas où les hommes seraient mis sur le rôle d'engagement, mais je suppose que les exportateurs seraient disposés à payer cela ?—R. Les honoraires seraient si minces qu'il n'y aurait pas de difficultés à ce sujet. Pour une douzaine de bouviers à bord ces honoraires ne s'élèveraient qu'à $6 ; ce n'est qu'une bagatelle.

Q. A votre avis les exportateurs sont plus en état de fournir le fourrage aux animaux que les compagnies de steamers ?—R. Nous prétendons que pour ce qui est de la nourriture du bétail et des assurances, ces questions devraient être entièrement laissées aux exportateurs.

Q. Je suppose alors qu'ils n'aiment pas payer le fret et l'assurance ensemble ?—R. Nous préférons payer le fret et assurer là où nous voulons, au lieu de payer le fret et l'assurance à une seule personne. C'est le sentiment qui règne généralement dans le commerce de bétail.

M. JONH ALLAN—Il n'y a qu'une seule compagnie qui ne leur fait pas payer d'assurance, et cette compagnie c'est la nôtre. Nous garantissons de débarquer leurs animaux pour rien.

Par M. Smith :

Q. N'était-ce pas inclus dans le fret ?

M. ALLAN—Non ; on n'en a pas tenu compte dans le fret.

Q. Le fret sur vos vaisseaux était-il plus élevé que sur d'autres ?

M. ALLAN—Pas du tout.

M. BICKERDIKE—Alors, je dois dire que si la ligne Allan n'exige rien pour l'assurance, elle exige beaucoup pour le fret.

M. ALLAN—Pas du tout. Notre fret était de 10 chellings plus bas la même semaine qu'il vous a fallu payer le fret et l'assurance à d'autres steamers.

M. BICKERDIKE—Ceci peut s'employer par le fait qu'il y a des steamers à bord desquels l'espace est retenu par contrat depuis longtemps.

M. ALLAN—Les steamers dont je parle ne faisaient pas l'objet d'un contrat. Ils ont été l'objet de contrats en même temps que les nôtres l'ont été.

M. GREENSHIELDS, C.R.—Je suppose que, règle générale, les compagnies transatlantiques n'assurent pas pour rien.

M. BICKERDIKE—Ce n'est pas l'expérience que j'en ai eue. Je suis heureux que mon ami, M. Allan, ait agi ainsi, et j'espère qu'il continuera à l'avenir.

M. SMITH—Et il n'y a pas de doute que vous vous arrangerez de manière à ce que tous vos animaux passent par la ligne Allan ?—R. Oh ! il n'y a pas de doute quant à cela ; en ce moment je n'expédie que par la ligne Allan en hiver.

Q. La ligne Allan ne donne-t-elle pas un certificat d'assurance ?—R. Oui.

Q. Et ce certificat est signé par la compagnie ?—R. Oui.

M. ALLAN—Nous n'en signons pas.

M. BICKERDIKE—Nous ne savons pas combien ils exigent pour l'assurance, vu que la somme est comprise dans le fret. Qu'ils exigent quelque chose ou non ponr l'assurance, est une question dont nous ne pouvons nous assurer, mais j'espère qu'ils ne le font pas.

Par M. Greenshields :

Q. C'était leur pratique pendant l'été ?—R. Oui ; pendant la durée de la navigation sur le Saint-Laurent seulement.

Q. Vous ne payez pas en hiver, n'est-ce pas ?—R. Tout ce que je sais c'est qu'ils ne donnent un certificat d'assurance que pendant l'été, et qu'ils ne le font pas présentement.

Par M. Smith :

Q. Ne nolisez-vous jamais des vaisseaux allant à la cueillette pour transporter du bétail ?—R. Oui, monsieur ; dans plusieurs circonstances.

Q. Quelle est votre expérience à l'endroit des vaisseaux allant à la cueillette ?—R. Mon expérience est qu'à venir jusqu'au 15 septembre, ils sont tout aussi bons, si non meilleurs, que nombre de vaisseaux de ligne régulière pour transporter le bétail.

Q. Mais ils n'ont pas d'éventails mécaniques ?—R. Ils n'en ont pas besoin. Jusqu'à cette date, ils ne sont pas obligés, règle générale, de fermer les écoutilles, et ce n'est que dans le cas où les steamers auraient à fermer les écoutilles à raison du mauvais temps que les éventails mécaniques sont absolument nécessaires.

Q. De sorte que vous êtes d'avis que vous aimez autant expédier les animaux, en été, par un vaisseau allant à la cueillette que par un vaisseau de ligne régulière ?—R. Tout autant.

Q. Trouveriez-vous bon qu'on fît des règlements qui excluraient les "rôdeurs" du commerce de transport de bétail en automne ?—R. Non ; je serais disposé à légi-

férer pour l'amélioration, non seulement des "rôdeurs", mais aussi des vaisseaux des lignes régulières de manière qu'ils puissent transporter du bétail, jusqu'à la clôture de la navigation, sur le pont des gaillards.

Q. Vous ne vous objectez pas à ce que les vaisseaux prennent des chargements sur le pont des gaillards jusqu'à la clôture de la navigation?—R. Oui, à moins qu'ils aient des couvertures permanentes, tel que recommandé.

Q. Changeriez-vous les règlements pour les vaisseaux qui transportent du bétail après le 15 septembre?—R. Je recommanderais que l'inspecteur restreignit l'espace sur le pont des gaillards, pour le transport du bétail, après le 15 septembre.

Q. A quoi le restreindriez-vous?—R. Aux couvertures permanentes.

L'examen du témoin n'étant pas terminé à 5.30 de l'après-midi, l'enquête est ajournée à 10 heures du matin, le 6 janvier.

MONTRÉAL, 6 janvier 1891.

Le 6 janvier 1891, l'examen de Robert Bickerdike, témoin susdit, est repris.

Par M. Smith :

Q. Ne recommandez-vous pas des couvertures permanentes pour le bétail, sur le pont des gaillards, pendant toute la saison?—R. Je ne crois pas qu'il soit absolument nécessaire d'avoir des couvertures permanentes jusqu'à la mi-septembre, c'est-à-dire que je serais disposé à expédier, en été, du bétail sur un vaisseau qui n'aurait pas de couvertures permanentes, mais je préférerais n'en expédier sur aucun steamer qui n'a pas de couvertures permanentes après le 15 septembre.

Q. A votre avis, une planche d'un pouce serait-elle une couverture permanente ou temporaire?—R. J'appellerais une planche d'un pouce une couverture temporaire.

Q. C'est le genre de couverture dont ils se servent maintenant en automne?—R. Oui, monsieur; mais dans certains cas ils se sont servi de planches de 2 pouces.

Q. Croyez-vous que ce soit une charge pour les armateurs d'être obligés de poser de la planche de 2 pouces pour faire des couvertures d'un bout de l'année à l'autre? —R. Je ne crois pas que cela constitue un impôt sur le vaisseau.

Q. Si vous aviez des charpentes à cornières de fer que transporterait toujours le vaisseau, au lieu de les démolir, comme on le fait aujourd'hui, croyez-vous que cela vaudrait mieux?—R. Oui; on pourrait les conserver à l'état permanent, et ce seraient de meilleurs abris pour le bétail et tout à fait mieux pour les matelots.

Q. Ce système pourrait fermer la porte à quelques "rôdeurs," je suppose, si on obligeait les vaisseaux à mettre des couvertures permanentes?—R. Ce système pourrait fermer la porte à quelques "rôdeurs" qui ne voudraient pas faire les frais de mettre des couvertures permanentes.

Q. Naturellement, les lignes régulières garderaient volontiers un aménagement permanent. Le fait que les steamers devraient avoir un aménagement permanent et des éventails mécaniques constitue les deux choses qui, à votre avis, seraient une grande amélioration dans le commerce de transport du bétail?—R. Oui; je suis d'avis que chaque steamer devrait avoir des éventails et des couvertures permanentes en automne. Je crois que bon nombre de vaisseau de lignes régulières ont aujourd'hui et des éventails et des couvertures permanentes, mais les couvertures permanentes ne s'avancent pas assez sur les steamers.

Q. Vous vous contentez de dire que chaque steamer devrait avoir des éventails et des couvertures, en automne?—R. Oui.

Q. Mais vous n'allez pas jusqu'à dire qu'ils devraient les avoir toute l'année?— R. Je crois qu'ils devraient avoir des éventails toute l'année. Je ne crois pas que les couvertures soient nécessaires toute l'année, mais je crois que cela serait une grande amélioration.

Q. Et ces deux améliorations auraient peut-être l'effet de fermer à certains vaisseaux allant à la cueillette la porte du commerce de bétail?—R. Ils auraient assurément l'effet de fermer la porte à certains vaisseaux allant à la cueillette.

Q. Nombre de personnes ont prétendu que si la nature des vaisseaux était améliorée, le commerce en serait plus sûr et ce serait une sauvegarde contre les pertes?— R. Oui.

Q. De sorte qu'un "rôdeur" arrivant ici à la recherche d'un chargement, s'il constate qu'il lui faudra faire des frais pour construire ces abris permanents et poser ces éventails, cherchera à avoir d'autre fret que le bétail?—R. Oui; il prendrait probablement du bois.

Q. Avez-vous expédié du bétail par le *Straits of Magellan*?—R. Oui.

Q. Etait-ce un "rôdeur"?—R. Non, pas dans le sens ordinaire du mot. Il a été dans le commerce assez régulièrement.

Q. Est-il probable qu'il exécuterait les améliorations que vous suggérez?—R. Je le crois. Il appartient à une ligne appelée la "ligne McLean," de Glasgow. C'est un gros vaisseau, et les gros vaisseaux de cette catégorie, constatant que ces améliorations sont nécessaires, les installeraient probablement s'ils ont l'intention de tenir tête au commerce.

Q. Il est probable que si ces règlements étaient mis en vigueur, les armateurs n'enverraient dans ce pays que des vaisseaux propres au transport du bétail?—R. Je ne doute pas que ceci aurait l'effet d'engager une meilleure catégorie de vaisseaux à faire ce commerce. Ces règlements auraient un très heureux effet sur les vaisseaux qui transportent le bétail.

Q. Prétendez-vous déclarer qu'on ne devrait pas transporter de bétail sur les écoutilles des steamers?—R. Oui. Je crois qu'on ne devrait pas transporter d'animaux sur les écoutilles, sauf dans les cas où les écoutilles sont extraordinairement grandes. On pourrait alors transporter quelques animaux sur les écoutilles, mais cette question serait réglée par l'inspecteur. Je ne rendrais pas cette règle absolue, mais, généralement parlant, je préférerais qu'il n'y eut pas d'animaux transportés sur les écoutilles.

Q. Vous laisseriez cela à la décision de l'inspecteur, dites-vous?—R. Oui.

Q. Et pourquoi n'en feriez-vous pas une règle générale?—R. Je crois que, dans la plupart des cas, ce serait une amélioration si les animaux n'étaient pas transportés sur les écoutilles, mais, dans quelques cas exceptionnels, où les écoutilles sont très grandes, on pourrait y mettre quelques animaux.

Q. Approuvez-vous ce qu'ont recommandé les assureurs relativement à cette question?—R. Oui.

Q. Le but du projet de ces règlements est de laisser aussi peu que possible à la discrétion de l'inspecteur, afin de les faire connaître à tous ceux qui en feront la lecture, et afin qu'ils n'aient pas à demander à l'inspecteur ce que sont les règles. Si vous laissez les règlements à la discrétion de l'inspecteur, avec pouvoir de les changer lorsqu'il le jugera à propos, ce ne seraient pas des règlements. Personne ne pourrait agir avant d'avoir obtenu de l'inspecteur ce qu'il recommande de faire. Si les règlements étaient imprimés chacun les connaîtrait, et il vaut toujours mieux avoir des règlements de cette sorte. Comment tiennent-ils les écoutilles fermées de manière à empêcher la cargaison de s'avancer?—R. Dans la plupart des cas ils les ferment en la manière ordinaire.

Q. Mettent-ils sur les écoutilles des planches pour le bétail?—R. Ils mettent un plancher temporaire sur le prélart.

Q. Ceci offre-t-il des inconvénients au bétail?—R. Non; ils sont tout aussi à l'aise là qu'ailleurs. Nous recommandons de ne pas mettre d'animaux sur les écoutilles afin de faire de la place pour les futailles d'eau douce et de donner de l'espace aux hommes pour leur service. Le but est de donner de l'espace aux hommes; et il faut laisser libre une certaine partie de l'écoutille pour monter le fourrage de l'entrepont.

Q. Comment font-ils pour monter le fourrage lorsque le bétail se trouve sur les écoutilles?—R. Dans la plupart des cas ils laissent le fourrage en plein air, exposé à l'eau.

Q. Est-ce que l'eau salée est préjudiciable au fourrage?—R. Elle est préjudiciable au foin, et les animaux ne le mangent pas aussi bien.

Q. De sorte qu'il y a un grand nombre de raisons pour qu'on ne se serve pas des écoutilles pour transporter le bétail?—R. Je crois qu'en somme il vaudrait beaucoup mieux que les animaux ne fussent pas mis sur les écoutilles du tout.

Q. Quelle différence y aurait-il pour les profits d'un vaisseau, si on ne permettait pas de transporter des animaux sur les écoutilles ?—R. Je ne puis dire, car les écoutilles de certains steamers sont plus grandes que celles d'autres vaisseaux, et certains steamers transportent un nombre plus considérable d'animaux que d'autres.

Q. Quel espace est nécessaire à votre avis pour que chaque animal puisse se coucher et se reposer parfaitement à l'aise ?—R. Pour le gros bétail, l'espace devrait être, je crois, de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds.

Q. Certaines personnes semblent croire qu'un espace de 2 pieds 6 pouces suffit ?—R. Je ne pense pas qu'aucun exportateur pratique soit d'avis que 2 pieds 6 pouces suffisent.

Q. Faites-vous un marché pour l'étendue de l'espace lorsque vous faites des arrangements pour l'exportation du bétail ?—R. Non. Ceci est fixé par un règlement officiel.

Q. Que dit le règlement officiel ?—R. Le règlement officiel stipule 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds pour toute l'année, à l'exception du pont des gaillards après le 15 juillet, après quoi l'espace est réduit à 2 pieds 6 pouces sur 8 pieds.

Q. Quel a été le but de diminuer l'espace alors ?—R. Le but a été que la plupart du gros bétail était exporté avant le 15 juillet, et vu les réprésentations des compagnies de steamers, le gouvernement a permis de réduire l'espace à 2 pieds 6 pouces.

Q. Croyez-vous qu'il serait bon de maintenir l'espace de la même dimension toute l'année ?—R. Oui; je crois que ce serait une bonne chose.

M. Reford.—Je ne connais pas de règlement fait par le gouvernement sur cette question. Je crois que le gouvernement a fait une recommandation mais non un règlement.

M. Bickerdike.—Nous en avons une copie.

M. Reford.—J'en ai demandé une copie au département et on m'a répondu qu'il n'y avait pas de règlement.

M. Cunningham (secrétaire de l'Association canadienne d'animaux sur pied).—Il existe une entente mutuelle sur ce point entre le gouvernement, les compagnies de steamers et les exportateurs de bestiaux. Ce n'est pas un règlement, mais une entente mutuelle.

M. Reford.—Il n'y a pas de règlement. Je crois que la recommandation était que l'espace fut de 2 pieds 8 pouces dans l'entrepont jusqu'au 20 juillet, après quoi, l'espace devait être de 2 pieds 6 pouces.

M. Bickerdike.—Je donne mon témoignage selon que je le crois correct. Je suis sûr qu'il n'y aura pas d'objection à ce que les autres messieurs donnent leurs témoignages ensuite.

M. Smith (à M. Reford).—M. Reford, approuveriez-vous un règlement stipulant que l'espace sera de 2 pieds 8 pouces, toute l'année, dans toute les parties du vaisseau.

M. Reford.—Non monsieur. Si cela a lieu, c'est tout à fait contraire à l'usage aux Etats-Unis. Nos taux de fret sont régis, règle générale, par les taux des Etats-Unis, et les exportateurs de bestiaux ne sont généralement pas très disposés à payer plus que les taux américains. Si nous adoptons un espace de 2 pieds 8 pouces, toute l'année, tandis que l'espace est de 2 pieds 6 pouces aux Etats-Unis, nous devons élever le prix du fret. Je ne crois pas nécessaire d'agrandir l'espace. En tant que je l'ai constaté, 2 pieds 6 sont amplement d'espace; et cet espace répondrait à tous les besoins des exportateurs. De plus, s'il faut aménager les steamers d'une manière permanente, les compartiments de 2 pieds 6 pouces, érigés pour le commerce du Saint-Laurent, serviraient également bien, pendant l'hiver, au transport du bétail des ports américains, et l'aménagement n'aurait pas à subir de changements.

Q. Quelle est la règle, aux Etats-Unis, relativement à l'espace accordé à chaque animal ?—R. La règle est de 2 pieds 7 pouces pour du bétail un peu plus gros que celui que nous expédions du Canada.

Q. Cette règle de 2 pieds 6 pouces est-elle pour toute l'année ?—R. Oui; pour toute l'année.

Q. Deux pieds six pouces pour toutes les parties du vaisseau ?—R. Oui, monsieur. Si l'on adopte un aménagement permanent et que l'espace réglementaire soit

de 2 pieds 8 pouces dans les ports canadiens, les mêmes vaisseaux feront le commerce aux Etats-Unis pendant l'hiver, et nous perdons 2 pouces par chaque compartiment. Ceci aura pour effet de hausser les taux du fret ici, ce à quoi les exportateurs de bestiaux s'efforceront, je présume.

Q. Est-ce que 2 pouces d'espace de plus font une différence appréciable dans le prix?—R. Assurément. Sur certains vaisseaux ce supplément d'espace produirait la perte d'une très jolie somme. Je croirais que sur les gros vaisseaux on pourrait transporter trente à quarante bêtes à cornes de moins par chaque pont.

M. SMITH (à M. Bickerdike).—Serait-il préjudiciable au commerce de bétail Américain, si, en Canada, la règle était de 2 pieds 8 pouces pour toute l'année?—R. Je ne le crois pas. Au contraire, je crois que ce serait la grandeur convenable pour les animaux, d'un bout de l'année à l'autre; puis cinq animaux d'engraissement de bonne taille pourraient se placer à l'aise dans l'espace accordé à quatre gros animaux.

Q. Vous croyez qu'un compartiment de 2 pieds 6 pouces est trop petit pour du gros bétail?—R. Je crois que 2 pieds 6 pouces sont quelque peu trop petits, l'un portant l'autre. Le bétail serait plus à l'aise et pourrait plus facilement se coucher dans un compartiment de 2 pieds 8 pouces que dans un compartiment de 2 pieds 6 pouces. Je crois qu'un compartiment de 2 pieds 6 pouces est trop petit pour des animaux engraissés aux distilleries, au printemps, parce que les animaux de distilleries, dans ce pays, sont très gros.

Q. Les armateurs seraient naturellement d'avis de gagner 2 pouces, mais vous croyez que, parlant pour votre propre compte, les exportateurs de bestiaux seraient plus satisfaits s'ils avaient 2 pieds 8 pouces?—R. Je parle pour moi-même et pour tout le commerce de bétail, quand je dis que nous préférerions avoir un espace déterminé de 2 pieds 8 pouces d'un bout de l'année à l'autre.

Interrogé par M. Greenshields :

Q. Croyez-vous que la différence de deux pouces dans l'espace diminuerait de 30 à 40 têtes le nombre de bêtes à cornes sur chaque pont, ainsi que l'a dit M. Reford?—R. Je ne connais pas de steamer assez grand pour faire cette différence.

M. SMITH (à M. Bickerdike).—Vous pensez que le bétail ferait la traversée en meilleur état s'il avait un espace de 2 pieds 8 pouces au lieu d'un espace de 2 pieds 6 pouces?—R. Oui; je le crois. Les animaux pourraient se coucher plus confortablement et ils seraient mieux du tout au tout.

Q. Pensez-vous qu'il serait préjudiciable à nos vaisseaux canadiens si, par règlement, l'espace était mis à 2 pieds 8 pouces, lorsqu'il n'est que de 2 pieds 6 pouces aux Etats-Unis?—R. Je crois que tout le commerce de bétail préférerait payer un peu plus de fret et avoir un espace régulier convenu, ce qui éviterait les contestations dans la suite.

Q. Croyez-vous que cela ne serait pas préjudiciable à nos armateurs?—R. Je ne le pense pas. Je crois au contraire qu'ils y gagneraient.

Q. Le prix du fret ici est-il réglé par le prix du fret aux Etats-Unis?—R. Pas du tout. Le prix est réglé par la demande d'espace dans le port.

Q. Ils ne fixent pas le prix du fret aux Etats-Unis pour l'appliquer ensuite ici?—R. Pas du tout.

Q. Le prix est réglé par l'offre et la demande ici?—R. Oui.

Q. J'ai compris qu'un des témoins disait que les prix étaient régis ici par ceux des Etats-Unis?—R. Il vous faut tout simplement payer le prix du marché, et si l'espace était fixé à 2 pieds 8 pouces, chacun ferait ses calculs sur cela et le bétail en bénéficierait.

Q. Si les règlements fixaient l'espace à 2 pieds 8 pouces, les steamers exigeraient un peu plus pour le fret?—R. Ils obtiendraient le même prix pour tout le vaisseau à 2 pieds 8 pouces qu'à 2 pieds 6.

Q. Et vous pensez que les autres exportateurs de bestiaux partagent votre manière de voir sur ce point?—R. Je pense que tout le commerce de bétail de ce pays partagerait notre manière de voir—et de fait, j'en suis certain; car ce but de chacun est de transporter le bétail de l'autre côté en aussi bon état que possible.

Q. Croyez-vous que les précautions qu'on pourrait prendre auraient empêché les pertes considérables de bestiaux qui ont eu lieu cette année à bord de certains steamers?—R. Je ne pense pas que les règlements qu'on pourrait faire ici auraient empêché les pertes considérables dues aux mauvais temps extraordinaires. Je crois que les modifications aux règlements auraient pour effet de rendre moins graves les pertes ordinaires de bestiaux.

Q. Mais les pertes considérables ont été le résultat d'affreuses tempêtes sur l'océan?—R. Oui, le résultat d'affreuses tempêtes. Nous croyons que si nous avions une cour générale à bestiaux ici, de manière qu'on put embarquer les animaux directement des cours sur les vaisseaux, on pourrait réduire la mortalité d'un demi à probablement moins d'un quart d'un pour cent. Nous croyons que la mortalité serait même plus réduite que la moyenne la plus basse d'aujourd'hui.

Q. Quel espace en hauteur les animaux devrait-il avoir, à votre avis, entre les ponts?—R. Une hauteur variant de 7 à 9 pieds est suffisante pour le bétail. Je pense que la hauteur ne devrait pas avoir moins de 7 pieds 3 pouces.

Q. Vous pensez que 7 pieds 3 pouces suffiraient?—R. Je crois que l'espace ne devrait pas avoir moins de 7 pieds 3 pouces. Plus les ponts sont élevés, plus il y à d'air pour les animaux et plus il est facile de leur donner de l'air. Il n'y a pas d'objection à ce qu'un pont soit élevé. Au contraire, c'est un avantage; mais il existe toutes les objections à ce qu'un pont soit très bas.

Q. Et tout vaisseau qui n'a pas 7 pieds 3 pouces entre les ponts devrait être exclu du commerce de bétail?—R. Tout vaisseau qui a moins de 7 pieds 3 pouces ne devrait pas obtenir un certificat.

Q. Etes-vous d'avis qu'on ne devrait pas permettre aux petits vaisseaux de transporter du bétail? Avez-vous une opinion à donner relativement à la grosseur qu'un vaisseau à bétail devrait avoir?—R. Tout vaisseau de moins de 1,200 tonneaux devrait, à mon avis, ne pouvoir transporter du bétail, particulièrement en automne.

Q. Si vous aviez du bétail à expédier en été prendriez-vous un vaisseau de moins de 1,200 tonneaux?—R. Oui, s'il fallait expédier le bétail et que je ne pus en obtenir un plus grand; mais je préférerais un vaisseau plus grand.

Q. Ce serait alors une bonne chose de passer un règlement décrétant que nul vaisseau de moins de 1,200 tonneaux ne pourra transporter du bétail?—Nous recommanderions que nul vaisseau de moins de 1,200 tonneaux ne transporte du bétail. Nous nous entendons avec les assureurs sur cette question.

Q. Avez-vous une idée de la force de cheval que devrait avoir un vaisseau qui transporte des animaux?—R. Nous croyons qu'un steamer ayant moins de 250 forces de chevaux ne devrait pas transporter des animaux, particulièrement en automne. Chaque vaisseau qui transporte des animaux devraient avoir de l'eau à lest, si c'est possible, et, si non, ils devraient avoir des condenseurs suffisants pour fournir l'eau nécessaire aux animaux.

M. Reford.—Vous croyez que l'eau de lest et les condenseurs sont tous deux nécessaires?—R. Je crois qu'il vaudrait mieux d'avoir les deux. Nous avons des exemples où les réservoirs d'eau à lest ont été enfoncés et se sont remplis d'eau de mer. S'il se trouve un condenseur à bord, le steamer pourrait dans ce cas contiuuer son voyage; mais si, d'un autre côté, il n'a pas de condenseur, il lui faudrait revenir comme dans le cas du *Wandhran.*

Par M. Smith :

Q. Est-ce qu'en général les steamers ont l'eau à lest et les condenseurs présentement?—R. Je ne le pense pas. Ils ont généralement l'un ou l'autre, et dans certains cas les deux.

Q. Les vaisseaux des lignes régulières ont-ils de l'eau à lest?—R. Plus grand nombre ont de l'eau à lest. Je pense que tous les vaisseaux récemment construits ont de l'eau à lest.

Q. Pensez-vous que le foin pour le bétail doit être mis sur le pont des gaillards?—R. Je crois que la nourriture destinée aux animaux devrait toujours être à l'abri dans tous les cas. Ils se servent de grain moulu et de foin pour le bétail, mais le

grain moulu est toujours sous le pont. Nous donnons du grain moulu et du foin aux animaux dans tous les cas.

Par M. Greenshields :

Q. Etes-vous d'avis que la nourriture soit mise dans les allées, là où, présentement ils la placent quelques fois ?—R. Elle ne devrait pas être mise dans les allées, à cause des inconvénients que ceci offre aux bouviers lorsqu'ils soignent les animaux; mais elle est quelques fois placée dans les allées présentement.

Q. Vous pensez que les allées devraient avoir deux pieds francs ?—R. Oui.

Q. Si un vaisseau roule, lorsque la nourriture se trouve dans les allées, elle se rend parfois au milieu des bestiaux et se perd ?—R. Elle peut arriver parmi les animaux très facilement.

Q. Est-ce que la nourriture placée dans les allées n'obstrue pas la ventilation ?—R. Elle est très incommodante, tant au point de vue de la ventilation que pour les obstacles qu'elle offre aux hommes qui veillent au bétail. Il devrait être bien entendu que les allées devraient avoir deux pieds francs libres, et qu'il n'y a absolument pas d'obstacles.

Par M. Smith :

Q. Que pensez-vous de la compétence des bouviers qui accompagnent le bétail pour la traversée ?—R. Je crois que nous avons de très bons bouviers aujourd'hui.

Q. Croyez-vous que les propriétaires du bétail doivent fournir leurs bouviers, ainsi que la chose se pratique aujourd'hui ?—R. Je pense que les propriétaires du bétail doivent fournir les bouviers ainsi que la nourriture, et que les propriétaires des animaux règlent aussi les assurances. Je pense que le propriétaire d'animaux est le meilleur juge des hommes à employer pour prendre soin de son bétail, comme le capitaine est le meilleur juge des matelots à employer pour la manœuvre du vaisseau.

Q. Vous n'approuvez pas le plan qui permet à l'armateur d'assurer votre bétail pour vous, n'est-ce pas ?—R. Non.

Q. Bien qu'on ait entendu déclarer hier qu'ils assurent votre bétail pour vous ?—R. Malgré cela, nous nous y objectons ; et nous doutons fort que l'armateur assure le bétail pour rien.

Q. Mais on l'a déclaré à l'enquête ?—R. Mais tout ce qui est déclaré n'est pas ce qui existe.

Q. Croyez-vous que les bouviers doivent signer le rôle d'engagement du vaisseau ?—R. Je crois que les bouviers devraient signer le rôle d'engagement de manière à être sous le contrôle du capitaine.

Q. Que pensez-vous de la recommandation d'éclairer les vaisseaux à bestiaux à la lumière électrique ?—R. Je crois que cela serait une grande amélioration.

Par M. Bond (assureur maritime) :

Q. N'est-il pas vrai que les hommes s'objectent à descendre à la noirceur, pendant la nuit, pour voir aux animaux, et de là la nécessité de la lumière électrique ? On m'a déclaré que lorsque les animaux étaient lancés d'un côté et d'autre par la tempête, la nuit, les hommes avaient peur de descendre avec une petite lanterne, vu qu'il pouvait leur arriver des accidents ?—R. C'est la raison pour laquelle je crois que la lumière électrique est nécessaire. Pendant une nuit orageuse, en mer, lorsque les compartiments se brisent et que les animaux se détachent parfois, il est dangereux pour les hommes d'aller au milieu d'eux à la noirceur.

Par M. Smith :

Q. Est-ce qu'un règlement de ce genre n'aurait pas un effet préjudiciable pour les steamers allant à la cueillette ? Il faut que nous en tenions compte ?—R. Je crois que les frais de la pose de l'appareil électrique sont si minimes que n'importe quel steamer qui transporte du bétail poserait ces lumières. Un homme qui va au milieu des animaux avec une lanterne n'a qu'une main de libre, et si la lanterne s'éteint il se trouve à la noirceur. Les lampes à l'huile sont très dangereuses, et de fait ils ne

veulent pas permettre aux hommes de transporter des lampes à pétrole pendant une nuit orageuse.

Q. Les compagnies d'assurances recommandent qu'en installant les stalles une certaine distance soit ménagée, afin de pouvoir atteindre les dalots et les garder nets. Est-ce que ceci ferait perdre de l'espace ?—R. Ceci ferait perdre très peu d'espace, et il est nécessaire pour le vaisseau comme pour le bétail que le fumier puisse s'évacuer. Ceci tient le bétail à sec et dans un meilleur état. Je sais qu'un grand nombre de vaisseaux de la ligne Allan laissent les dalots libres.

Q. Les steamers chargeant à la cueillette le font-ils ?—R. Quelques-uns.

Q. En réalité, si nous avions des règlements tels que ceux qu'on recommande, cela modifierait beaucoup la description des vaisseaux qui transportent du bétail, et la traversée en deviendrait plus sûre et plus confortable pour les animaux ?—R. Ceci rendrait la traversée beaucoup plus confortable pour le bétail, et plus sûre aussi.

Q. Vous pensez que ces mesures seraient au bénéfice du commerce en général, bien qu'elles pourraient exclure certaines catégories de vaisseaux ?—Elles excluraient certaines catégories de vaisseaux, mais ceux-ci pourraient se lancer dans un autre commerce.

Q. Je vois que les assurances recommandent l'établissement d'une cour générale à bestiaux, mais ceci ne pourrait s'exécuter en vertu de règlements passés par le gouvernement. Il appartiendrait à ceux qui font ce commerce de régler cette affaire entre eux ?—R. Oui ; cette recommandation est faite, et il est très important que nous ayions une seule cour à bestiaux. Je ne pense pas toutefois que ceci entrerait dans le domaine d'un règlement passé par le gouvernement. Il appartiendrait à la ville de Montréal et aux autres intéressés dans le commerce du port de voir à cette affaire.

Q. Je suppose que les divers intéressés seraient heureux de favoriser un mouvement dans le sens de cours générales à bestiaux ?—R. Le commerce de bétail désirerait vivement avoir des cours générales à bestiaux. De fait, nous ne pouvons guère marcher plus longtemps sans en avoir.

Q. Et je suppose que vous y garderiez les animaux pendant un certain temps avant de les mettre à bord du vaisseau ?—R. Nous y donnerions un repos de 12 à 24 heures.

Par M. Greenshields :

Q. Et vous obligeriez tous les vaisseaux à prendre le bétail au quai de la cour à bestiaux ?—R. Oui, autant que possible.

Par M. Smith :

Q. Y a-t-il présentemont assez d'espace sur le quai pour le commerce de bétail ?—R. Le commerce de bétail a pris aujourd'hui de telles proportions qu'il déborde des moyens de logement qu'on lui avait ménagés. Lorsque, il y a quelques années, nous n'exportions que 8,000 à 10,000 têtes de bétail dans la saison, nous nous en tirions très bien, mais l'année dernière nous avons expédié 123,000 têtes, et nous en expédierons probablement 150,000 l'année prochaine, de sorte que le commerce a débordé des moyens de logement qu'on lui avait ménagés. Aujourd'hui, le bétail n'est pas convenablement traité avant d'être mis à bord du steamer.

Q. Et vous croyez qu'en conséquence la santé des animaux en souffre ?—R. Oui, jusqu'à un certain point.

Q. Et avec les présentes dispositions il peut arriver des accidents ?—R. Oui ; lorsque le bétail attend sur le quai à la chaleur et que les attelages passent parmi les animaux, ceux-ci en souffrent.

Q. Avez-vous eu connaissance que les animaux sautent à l'eau parfois ?—R. Oui ; ils sautent à l'eau parfois.

Q. Se noient-ils ?—R. Pas généralement. Il est parfois affreux comme les animaux sont traités sur les quais ici, par les voitures qui passent parmi eux, et à cause du fait qu'ils sont obligés de se tenir sur du fer, des rails, et sur toutes sortes de cargaisons.

Par M. Greenshields:

Q. Avez-vous quelques recommandations a faire relativement aux heures pendant lesquelles le gros bétail devrait être embarqué?—R. Si c'était possible le bétail devrait être embarqué avant 8 heures du matin, et ceci s'applique particulièrement au bétail sorti des distilleries. Les animaux ne devraient pas être embarqués avant que toute la cargaison soit mise à bord du steamer.

Par M. Smith:

Q. Vous rappelez-vous que des pertes considérables d'animaux aient eu lieu entre Montréal et Québec?—R. Oui.

Q. A quoi attribuez-vous ces pertes?—Nous attribuons ces pertes à la chaleur et au défaut de facilité pour la manœuvre du bétail sur le quai.

Q. Aviez-vous du bétail sur le *Carthaginian*, lorsque ce vaisseau a perdu des animaux entre Montréal et Québec?—R. Non; mais je pense que 186 animaux sont morts avant d'arriver à la Pointe-au-Père. Je pense que ceci provient du fait que le steamer les a pris à bord avant d'avoir complété sa cargaison et avant d'avoir été prêt à prendre directement la mer.

Q. C'était pendant les chaleurs?—R. Oui; et on n'avait pas les facilités nécessaires pour manœuvrer le bétail. Si ces animaux avaient été pris des cours à bestiaux, mis à bord du vaisseau au jour, le matin, et que le steamer fut immédiatement parti, je ne crois pas que ces pertes seraient survenues.

Q. Pensez-vous que le *Carthaginian* soit un bon vaisseau à bétail?—R Je pense que c'est un des meilleurs vaisseaux qui fasse voile de Montréal.

M. SMITH—J'ai moi-même traversé sur le *Carthaginian*, et m'est avis que le bétail était très confortable à bord.

Par M. Bond:

Q. Savez-vous à quelle heure le *Carthaginian* est parti le matin en question?—R. Je ne le sais pas.

Par M. Smith:

Q. Le *Carthaginian* a-t-il des éventails mécaniques?—R. Je crois qu'il a maintenant des éventails mécaniques, mais je ne sais s'il en avait ou non à l'époque où il a fait les graves pertes en question.

M. ALLAN—Il a maintenant des éventails mécaniques, mais il n'en avait pas dans le temps. Je puis dire qu'à l'exception d'une dizaine à peu près, tous les animaux qui ont perdu la vie sont morts sur le pont des gaillards.

Par M. Smith:

Q. Etait-ce à cause de l'ardeur du soleil?

M. ALLAN—Oui, je crois que ce fut entièrement à cause de la chaleur naturelle du soleil.

Q. Y avait-il une couverture au-dessus des animaux?—R. Oui.

Q. Etait-ce une légère couverture?—R. Les stalles ordinaires à bestiaux. Tous les animaux à bord de ce steamer ont été embarqués pendant la nuit, à l'exception d'un train chargé de bétail sorti des distilleries, train qui a été retardé par le déraillement de ses wagons. Il était 7 heures du matin avant qu'ils aient pu remettre le train sur la voie, et le steamer est parti à 8 heures.

Q. A quoi attribuez-vous les pertes?—R. A la chaleur naturelle du soleil.

M. JAMES ALLAN—Il faisait une chaleur excessive ce jour-là, et le peu de vent qu'il y avait soufflait en poupe, de sorte qu'il n'y avait pas de courant d'air naturel pour le vaisseau. J'ai rencontré le *Carthaginian* en remontant le fleuve, et je me souviens que c'était un jour de chaleur excessive.

Par M. Smith:

Q. (A M. Bickerdike)—Est-il à votre connaissance qu'on ait jeté du bétail à la mer pour soulager le vaisseau en diminuant le poids de dessus?—R. Je me souviens d'un autre steamer duquel on a jeté à la mer le bétail pour sauver le vaisseau et le reste de la cargaison. C'était un des vaisseaux de M. Reford, appelé le *Colina*.

Q. Etait-ce un vaisseau " rôdeur " ?—R. Non ; c'était un bateau de la ligne régulière Donaldson.

Q. Croyait-on qu'il avait trop de charge ?—R. Non ; on a cru que le capitaine a pris peur, et qu'il ne pouvait manœuvrer son navire, et qu'il voulait avoir ses ponts libres.

Par M. Reford :

Q. (A M. Bickerdike)—Quand cela est-il arrivé ? Je ne me souviens pas de l'affaire. Je n'en ai jamais entendu parler ?—R. Oh oui, vous vous en souvenez. Vous en avez bien entendu parler.

M. Reford—Je n'ai absolument aucune souvenance de l'affaire.

M. Bukerdike :—Je puis vous rafraîchir la mémoire. Vos principaux, les Donaldson, et moi avons eu un procès à ce sujet. J'ai poursuivi les MM. Donaldson et vous êtes intervenu.

M. Reford.—A quelle date était-ce ?

M. Bukerdike.—C'était en 1887, je crois.

M. Reford.—Je n'ai assurément pas mémoire de cette affaire, et je ne me souviens pas non plus d'avoir jamais été défendeur dans une cause de ce genre.

M. Acer (exportateur de bestiaux).—Vous devez vous en souvenir, et M. Bickerdike a raison de s'en souvenir, parce que cette affaire l'a exclu du commerce de bétail pendant longtemps.

M. Reford.—Cet allégué a-t-il été prouvé ?—R. Il a été prouvé que le bétail a été jeté à la mer pour sauver le vaisseau et le reste de la cargaison; et je refusai de payer le fret. Le vaisseau arriva de Glasgow avec 8 porcs sur une consignation totale de 176 bêtes à cornes, 120 moutons et 100 porcs. Ils jetèrent à la mer tous les bestiaux, tous les moutons et 92 porcs, et ils auraient jeté les 8 autres, mais ils se sauvèrent à l'extrémité du vaisseau et ils ne purent arriver jusqu'à eux.

M. Reford.—Je ne me souviens assurément pas de cela.

Par M. Smith :

Q. (A M. Bickerdike).—N'avez-vous jamais entendu parler du cas du steamer *Kerweider* ?—R. Oui ; j'en ai entendu parler, et l'affaire est venue devant le bureau des assureurs, dont M. Bond est secrétaire, et il pourra relater les faits mieux que je puis le faire.

Q. Aviez-vous des animaux à bord de ce vaisseau ?—R. Non.

M. Smith—(A M. Bond).—Connaissez-vous quelque chose de l'affaire dont je parle ?—R. Oui, j'ai ici tous les documents qui ont trait à cette affaire, et je les produirai lorsque ce témoin (M. Bickerdike) aura terminé sa déposition.

Q. La correspondance corobore-t-elle ce que M. Bickerdike dit relativement au fait que le bétail a été jeté à la mer ?—R. Le bétail subit des avaries et fut jeté à la mer, et les bouviers rapportèrent que les animaux avaient été jetés par-dessus bord en vie et qu'ils nagèrent autour du vaisseau pendant quelque temps. Dès que nous avons appris cela on a fait faire une enquête, et nous avons refusé d'assurer le bétail sur ce vaisseau pendant l'enquête. Nous nous sommes mis en correspondance avec M. Munderloh à ce sujet, correspondance que je produirai aussi. Nous avons eu une enquête semi-légale et M. Trenholm nous représentait à cette enquête, et la compagnie de steamer était aussi représentée par un avocat. Sur l'avis de M. Trenholm nous avons constaté que les allégués des bouviers n'étaient pas prouvés, et nous nous sommes retirés. Je produirai l'opinion de M. Trenholm, opinion sur laquelle nous nous sommes basés pour biffer le nom du vaisseau de la liste noire, ainsi que nous l'appelons.

Q. Vous lui avez remis le droit d'être assuré ?—R. Oui.

Q. Vous êtes-vous enquis de la personne qui a ordonné que le bétail fut jeté à la mer ?—R. Oui; l'enquête a été très complète, et tous les officiers du vaisseau ont comparu devant nous.

Q. Est-ce que le capitaine est la personne qui a ordonné de jeter le bétail à la mer ?—R. Ce fut un de ses officiers. Le capitaine était responsable de tout sur le vaisseau, et il a assumé la responsabilité.

Q. Mais nul officier d'un vaisseau ne ferait une pareille chose hors la connaissance du capitaine ?—R. C'est le principal officier qui a donné l'ordre, si je me rappelle bien.

Q. Il ne prendrait jamais la responsabilité de jeter par-dessus bord une cargaison sans la permission du capitaine. Je pense que, si le capitaine était même dans son lit, il le ferait lever et le consulterait à ce sujet ?—R. Je produirai toute la correspondance. Notre politique est que, lorsque les animaux ne peuvent être sauvés, ils doivent être abattus et jetés ensuite à la mer. Nous avons profondément ressenti le fait que des animaux vivants aient été jetés par-dessus bord.

Q. Vous êtes-vous enquis de la raison pour laquelle ils ont été jetés à la mer?—R. Un énorme paquet de mer s'était abattu sur le vaisseau et avait brisé une partie de l'aménagement; et les animaux avaient été blessés.

Q. Aucun animal sain n'a été jeté à la mer ?—R. La preuve indique qu'ils étaient blessés. La seule objection que les assureurs ont soulevée a été que les animaux ont été jetés vivants par-dessus bord. Ce que nous voulions établir était que si les animaux devaient être jetés par-dessus bord, pour quelle que raison que ce fût, ils devaient être d'abord abattus. C'était un de ces faits qui sont très difficiles à prouver. C'était pendant une grande tempête. Il y avait une grande confusion à bord. Les compartiments des animaux étaient démolis, et lorsque nous vînmes à prendre les témoignages, ils étaient si contradictoires que notre avocat nous déclara que nous n'avions pas suffisamment de preuve pour continuer ou pour prendre d'autres procédés. Sur son avis, nous avons abandonné tout procédé ultérieur. L'enquête a été décidément heureuse dans ses effets, en ce sens qu'elle a fait comprendre aux capitaines de vaisseaux que nous désirions qu'aucun animal vivant ne fut jeté par-dessus bord.

Q. Ceci serait-il une preuve contre le système qui consiste à transporter des bestiaux sur le pont des gaillards ?—R. Je ne le crois pas. Je crois que si l'on prenait les précautions que j'ai recommandées, on obvierait à toutes difficultés à l'avenir, et je crois que s'il existait un aménagement permanent sur le pont des gaillards, l'accident arrivé au *Kerweider* n'aurait pas eu lieu.

M. Smith (à M. Bickerdike).—A-t-on bien soin des bouviers à bord de ces vaisseaux ?—R. Ils offrent de grandes objections à aller à bord des steamers de certaines lignes. Ils semblent être mieux traités sur la ligne Hansa que sur toute autre.

Q. Sur quelles lignes s'objectent-ils à aller?—R. Ils s'objectent à aller sur certains bateaux de M. Reford.

Q. Quelle en est la cause ?—R. Ils disent qu'ils n'ont pas une nourriture convenable à bord de certains de ses vaisseaux.

Q. Et constatez-vous qu'il vous faille prendre des hommes inférieurs pour le soin des animaux sur ses vaisseaux ?—R. En maintes occasions il nous faut prendre les hommes que nous pouvons trouver pour compléter l'équipe préposée au soin du bétail.

Q. Je suppose que vous prenez des hommes qui n'ont jamais été dans ce commerce auparavant ?—R. Oui ; il nous faut les prendre comme aides du contremaître. Nous avons toujours de bons contremaîtres sur les vaisseaux, et il nous faut avoir des contremaîtres supérieurs à bord de certains vaisseaux de M. Reford, pour faire travailler les hommes.

M. Reford.—Je contredis cela entièrement. Je déclare qu'à bord de nos vaisseaux les hommes ont été également bien traités. C'est la première plainte que j'entends faire, et M. Bickerdike ne s'est jamais plaint à moi, avant aujourd'hui, du traitement que l'on fait aux hommes.

M. Greenshields (à M. Reford).—N'avez-vous jamais reçu une lettre de M. John Crowe se plaignant que les hommes souffraient de la faim sur un de vos vaisseaux? Vous rappelez-vous avoir eu cette lettre ?—R. Je puis l'avoir reçue, mais je ne m'en souviens pas. J'ai eu des plaintes.

Q. Vous rappelez-vous avoir eu des plaintes relativement au steamer *Gerona* lors de l'avant-dernier voyage que ce vaisseau a fait de ce port cet automne?—R. Je vais voir si j'ai une lettre de ce genre.

Q. Vous ne vous en souvenez pas?—R. Non; mais je sais que nous avons eu des plaintes de la part des bouviers quant à leur traitement.

Q. Qu'entendez-vous en disant que vous vous inscrivez en faux contre la déclaration de M. Bickerdike?—R. Parce que je me suis enquis avec soin d'un certain nombre de rapports faits par les bouviers et je les ai trouvés faux. Le capitaine les a contredits entièrement.

Q. M. Bickerdike a déclaré que les hommes se plaignaient et ne voulaient pas aller sur les steamers de votre ligne?

M. SMITH.—Il a dit qu'il avait des difficultés à obtenir des hommes pour aller sur certains vaisseaux de la ligne Reford, parce qu'ils se plaignaient qu'ils n'étaient pas convenablement traités.

Par M. Greenshields (à M. Reford):

Q. Vous dites avoir eu des plaintes relativement au traitement des hommes?—R. Oui; je suppose que toutes les lignes en reçoivent. Vous ne pouvez satisfaire les bouviers.

Q. Vous avez dit hier que les hommes préposés au soin du bétail valaient juste un peu mieux que les brutes?—R. Je n'ai rien dit de pareil.

Q. C'est la conclusion qu'on doit tirer de votre déclaration?—R. Je ne m'accorde pas avec cette conclusion.

Q. Vous avez dit qu'il fallait jeter à la mer tout ce dont ils se servaient à bord?—R. Ceci n'en fait pas des brutes. J'ai dit qu'ils étaient très malpropres. Je dis que c'est une plainte générale contre les hommes.

Q. Combien de fois vous a-t-il fallu jeter à la mer les articles de literie à raison de la malpropreté des hommes?—R. Je ne puis vous en donner les détails.

Q. Pouvez-vous citer un cas?—R. Les plaintes étaient générales.

Q. Ne vous occupez pas des plaintes; vous portez une accusation catégorique en disant qu'il a fallu jeter à la mer les articles dont se servaient les hommes?—R. Je n'ai pas gardé ces plaintes en mémoire. Elles m'ont été faites par le capitaine.

Q. En connaissez-vous quelque chose vous-même?—R. Je ne vois pas quel droit vous avez de poser ces questions, dans tous les cas.

M. GREENSHIELDS—Naturellement vous n'êtes pas tenu de venir ici, mais lorsque vous y venez vous devriez répondre aux questions.

M. REFORD—Je ne vois pas ce qu'on a à gagner par ce genre d'examen.

Q. M. James Allan, qui représente ici les compagnies de steamers en qualité d'avocat, vous a suggéré de ne pas répondre, n'est-ce pas?—R. Je refuse maintenant de répondre à vos questions. Ces plaintes m'ont été faites fréquemment et je les crois parfaitement vraies.

Q. Vous refusez d'entrer dans aucun détail relativement aux accusations faites contre les bouviers?—R. Je ne pense pas qu'il puisse en résulter beaucoup de bien si je parlais au long de cette affaire.

Q. Quel but aviez-vous lorsque vous avez porté les accusations contre les bouviers?—R. Mon but était d'avoir de meilleurs hommes sur les vaisseaux. Si les propriétaires d'animaux sont satisfaits des hommes qu'ils emploient, il n'est pas nécessaire de faire beaucoup de bruit à ce sujet.

M. GREENSHIELD (à M. Bickerdike)—N'avez-vous jamais fait la traversée à bord de vaisseaux qui transportaient des animaux?—R. Oui.

Q. Plusieurs fois?—R. Une sule fois.

Q. Quel était le but de traverser à bord d'un vaisseau à bétail?—R. Dans le temps j'agissais exclusivement pour la *Western Insurance Company*, et la seule partie de ce commerce que je ne connaissais pas était celle relative au traitement du bétail à bord des steamers. Sur la demande de la compagnie, je traversai sur un steamer appelé *Katie*, ayant sous mes soins un chargement d'animaux.

Q. Avez-vous vu comment le bétail était traité pendant le trajet?—R. Oui.

Q. Et vous y êtes allé spécialement dans ce but ?—R. Oui.

Q. Quel temps avez-vous eu ?—R. Nous avons traversé en décembre et nous avons eu un temps d'hiver ordinaire. Nous avons eu du gros temps plusieurs jours.

Q. Combien y avait-il d'animaux à bord de ce steamer ?—R. De cinq à six cents, e ne me rappelle pas le nombre exactement.

Q. Les animaux se couchaient-ils ?—R. Oh ! oui.

Q. Vous n'avez pas de doute là-dessus ?—R. Pas de doute. Nous sommes partis de New-York avec le chargement.

Q. Comment les animaux étaient-ils placés à bord ? Etaient-ils entassés comme des sardines, les uns la tête à l'intérieur et les autres en sens inverse, comme le dit M. Plimsoll dans son livre ?—R. Ils étaient placés comme ils le sont ici, la tête à l'auge et la queue aux parois du navire.

Q. Est-il à votre connaissance que des animaux aient été entassés sur un navire en sens inverse ?—R. La chose n'a pu avoir lieu. Personne ne pourrait transporter ainsi des animaux de l'autre côté. La chose ne pourrait se faire en aucun cas, même sur les allèges sur lesquelles on les met pour les transporter des cours aux steamers, à New-York ; la chose telle que représentée par M. Plimsoll ne pourrait se faire.

Q. Et ceci n'a jamais eu lieu dans aucun port ?—R. Jamais. Cette image n'a pu exister que dans l'imagination de l'artiste, car on ne pourrait soigner les animaux s'ils étaient placés ainsi sur le vaisseau.

Q. Connaissez-vous un règlement des compagnies d'assurances par lequel si un animal s'estropie et qu'il soit abattu pour l'empêcher de souffrir l'assurance ne serait pas payé ?—R. Il n'existe pas de règle semblable dans les affaires d'assurances canadiennes. Je ne connais pas de telle règle qui existe quelque part, et je suis certain qu'il n'en existe pas en Canada.

Q. Si elle existait aux Etats-Unis, vous le sauriez, car vous expédiez des bestiaux des ports américains ?—R. Je crois que ceci n'existe nulle part.

Q. Traite-t-on et soigne-t-on aussi bien les animaux exportés des ports américains que des ports canadiens ?—R. Je le crois.

Q. Et le service d'inspection est aussi bon ?—R. L'inspection est très-bonne dans les ports américains, mais ce n'est que récemment qu'ils ont commencé un service d'inspection là-bas.

Q. Nombre de steamers qui partent d'ici transportent des passagers en même temps que des animaux ?—R. Certainement. De fait les lignes Dominion et Beaver transportent un grand nombre de passagers sur les vaisseaux à bestiaux. J'en connais un grand nombre qui préfèrent faire la traversée sur un steamer à bestiaux.

Q. Si les lignes Beaver et Allan maltraitaient les animaux comme le disent certains journaux, correspondants et autres écrivains, est-il probable qu'elles auraient des passagers sur les vaisseaux à bestiaux ?—R. Elles n'auraient pas de passagers, et elles ne maltraitent pas les animaux dans cette mesure.

Q. Maltraitent-ils les animaux en quelque façon ?—R. Non. Je crois que les animaux sont mieux traités que les passagers d'entrepont.

Q. Avez-vous quelque connaissance de l'allégué d'après lequel un tant pour cent est accordé aux hommes qui ont soin des animaux pour les débarquer vivants ?—R. Il n'y a rien de tel en Canada.

Q. Et dans les consignations d'animaux que vous exportez des Etats-Unis, vous n'avez jamais donné ce tant pour cent ?—R. Non.

Q. Croyez-vous que ce système existe aux Etats-Unis ?—R. Je ne pense pas qu'il existe aux Etats-Unis, et je suis sûr qu'il n'existe pas ici.

Q. De sorte que les hommes qui ont soin des animaux n'auraient aucun intérêt à prolonger la vie d'un animal qui se serait estropié ou blessé, dans le but de le débarquer vivant afin d'avoir cette assurance ?—R. Pas du tout.

Q. Si un animal se fracture l'épine dorsale ou la jambe, il est abattu, n'est-ce pas ? —R. Si un animal se fracture l'épine dorsale, il est du devoir du contremaître préposé aux soins du bétail de l'abattre immédiatement et de conserver les débris pour les assureurs.

Q. Les contremaîtres auxquels est confié le soin du bétail ont-ils des instructions spéciales à cet effet ?—R. Oui ; ils ont des instructions spéciales.

Q. L'exportateur aurait-il un intérêt quelconque à prolonger la vie d'un animal estropié, afin de pouvoir le débarquer vivant?—R. Absolument aucun. Au contraire, il préférerait le faire abattre que de le voir arriver dans un état tel qu'il ne pourrait le vendre.

Q. Un animal ne vaudrait rien s'il arrivait dans cet état?—R. Il ne vaudrait rien.

Q. Dans certains de ces articles et correspondances cités par M. Plimsoll, ils parlent des hommes préposés aux soins du bétail qui empêchent l'animal de se coucher, en versant de la paraffine dans ses oreilles et en y mettant du foin auquel ils mettent le feu. Y a-t-il quelque chose de vrai là-dedans?—R. Absolument rien de vrai. Ceci n'existe que dans l'imagination de certaine personne dont le cerveau à une surabondance de sève.

Q. Y a-t-il un intérêt à empêcher le bétail de se coucher?—Absolument aucun. Au contraire, ils se portent mieux s'ils se couchent et dorment. Chaque contremaître préposé au soin du bétail aime voir les animaux couchés une fois qu'ils ont mangé.

Q. Les animaux sont-ils régulièrement soignés à bord des vaisseaux?—R. Oui; ils sont soignés de la même manière qu'à l'étable, deux fois par jour.

Q. Et est-ce que les animaux ne s'améliorent pas quelques fois pendant la traversée vers l'Angleterre?—R. Pendant les traversées d'été, ils s'améliorent, mais lorsque les traversées sont orageuses ils dépérissent.

Q. Mais en été le bétail s'améliore en traversant l'Atlantique?—R. Dans certains cas il en est ainsi s'ils ont du beau temps.

Par M. Smith:

Q. Est-ce que cinq têtes de bétail d'engraissement pourraient se coucher dans l'espace alloué à quatre animaux gras?—R. Oui.

Q. Quatre têtes de bétail sorties des distilleries pourraient-elles se coucher dans un espace de 2 pieds 6 pouces pour chacune?—R. Elles le pourraient, mais si elles avaient un espace de 2 pieds 8 pouces elles seraient plus à l'aise.

Par M. Greenshields:

Q. Il ne se paie pas d'assurance sur la dépréciation des animaux pendant la traversée?—R. Non.

Q. De sorte que la dépréciation résultant des mauvais traitements ou du manque d'une nourriture convenable retombe sur le propriétaire de l'animal?—R. Oui.

Q. Son intérêt conséquemment est d'avoir de bons hommes pour le soin du bétail?—R. Oui; son intérêt est d'avoir de bons hommes pour le soin du bétail et de voir à ce que les animaux soient bien traités et débarqués dans le meilleur état possible de l'autre côté.

Par M. Smith:

Q. Relativement à ce vaisseau à bord duquel vous êtes traversé en décembre, les bestiaux étaient-ils placés sur le pont des gaillards?—R. Oui.

Q. Est-ce que certains steamers n'ont pas cessé de transporter des bestiaux sur le pont des gaillards en hiver?—R. Je crois que les lignes Allan et Dominion ne transportent pas d'animaux sur le pont des gaillards en hiver, mais les lignes Beaver et autres le font.

Q. Croyez-vous que les animaux souffrent du froid en hiver?—R. Je ne pense pas qu'ils souffrent autant du froid que de l'embrun. Ils souffrent de l'embrun jusqu'à un certain point, et il y a, en sus, le danger qu'ils soient emportés à la mer. Il peut arriver qu'il fasse froid pendant la traversée durant un jour ou deux, jusqu'à ce qu'ils s'éloignent de la côte.

Par M. Greenshields:

Q. Comme question de fait, les cultivateurs de ce pays ne font pas entrer leurs bestiaux à l'étable avant le 15 ou le 20 de novembre?—R. Dans certaines parties d'Ontario et dans les ranches du Nord-Ouest, on laisse les animaux dehors tout l'hiver.

Q. Et dans la province de Québec, les cultivateurs ne pensent pas à mettre leurs animaux à l'étable avant le 15 ou le 20 de novembre?—R. C'est le cas. Les animaux ne souffrent pas du froid, mais ils peuvent souffrir de l'embrun.

Par M. Smith:

Q. Si des abris permanents étaient posés sur le pont des gaillards, ceci ferait disparaître l'objection que vous avez à ce que le bétail souffre de l'embrun?—R. Exactement.

Q. Et vous pensez que le bétail pourrait alors traverser l'Atlantique sans subir de cruautés ou de souffrances autres que celles incidentes à un voyage en mer au cours duquel nombre de passagers souffrent aussi?—R. Oui. Le bétail est transporté de l'autre côté jusqu'au 15 de septembre sans cruautés et sans souffrances, et si les recommandations que nous avons faites étaient mises en pratique, ils pourraient traverser jusqu'à la clôture de la navigation sans souffrir aucunement.

Q. Quelques témoins qui ont paru devant cette commission ont tenté de donner l'impression que les pertes d'animaux, éprouvées dans les circonstances mentionnées, provenaient du manque d'un nombre suffisant de bouviers ou du fait que ces derniers ne prenaient pas convenablement soin du bétail. Les bouviers pourraient-ils faire quelque chose pour empêcher les animaux d'être emportés à la mer?—R. Absolument rien. Je crois qu'il ne se perd pas d'animaux à cause de l'incurie des bouviers. Les hommes préposés au soin du bétail peuvent être négligents à bord lorsqu'il s'agit de donner à manger et à boire aux animaux, tout comme ils pourraient l'être pour soigner les animaux à l'étable, mais nous avons de bons contremaîtres pour voir à ce que les aides fassent leur devoir. Si une vague s'abat sur un steamer et qu'elle emporte tout, rien ne pourrait retenir les animaux à bord.

Q. Et supposé qu'il n'y eût pas suffisamment d'air sous le pont lorsque les écoutilles sont fermées, les bouviers ne pourraient rien faire pour sauver les animaux?—R. Ils ne pourraient rien faire. On n'ose pas ouvrir les écoutilles quand la mer est grosse.

Q. Les animaux suffoqueraient-ils dans ce cas-là?—R. Oui, à moins qu'il n'y eût des éventails mécaniques à bord.

Q. Des éventails mécaniques feraient disparaître toutes les difficultés sous ce rapport?—R. Oui.

Par M. Greenshields:

Q. Il n'y a absolument pas de difficulté à construire convenablement un vaisseau de manière à donner suffisamment d'air aux animaux sous le pont, lorsque les écoutilles sont fermées?—R. Il n'y a pas de difficulté à faire le commerce de bétail avec succès, et à un point de vue humanitaire aussi.

Q. Quelle est la proportion du bétail d'engraissement comparé au bétail gras à bord des steamers?—R. Sur plusieurs steamers la proportion du bétail d'engraissement est d'environ 70 pour 100.

Q. Ce bétail est vendu aux cultivateurs anglais?—R. Oui, et les animaux sont amenés dans l'intérieur du pays pour des fins d'engraissement. Le cultivateur les met dans ses pâturages en été, et dans l'étable en hiver; il les engraisse alors et les vend pour la boucherie.

Q. Ce commerce de bétail s'est développé chaque année depuis son début?—R. Il a progressé tous les ans depuis 1870.

Q. Quel serait l'effet sur le port de Montréal, et sur le pays tout entier, si nous étions empêchés d'exporter des animaux vivants en Angleterre?—R. A mon avis, l'effet serait désastreux. D'abord cette éventualité enlèverait les trois quarts des steamers du port de Montréal, et elle ruinerait virtuellement le pays.

Q. L'effet serait ruineux pour la classe agricole aussi?—R. Il serait désastreux pour tout le Canada, à ce point que je ne crois pas que le peuple du Canada souffrirait une législation de ce genre.

Par M. Smith:

Q. Ce bétail d'engraissement se vend-il facilement en Angleterre?—R. La demande en est considérable en Angleterre et en Ecosse, et particulièrement à Aberdeen, Dundee et à Newcastle, Angleterre.

Q. S'il arrivait du mal à ces animaux pendant la traversée ils ne pourraient se vendre très facilement ?—R. S'il leur arrivait beaucoup de mal ils se vendraient à des prix beaucoup plus bas que s'ils étaient en bon état. Un cultivateur n'aimerait guère a amener dans son étable deux ou trois cents bêtes à cornes qui auraient gravement souffert pendant la traversée.

Q. Et l'exportateur canadien est plus intéressé à débarquer son bétail en bon état que l'exportateur américain ?—R. Assurément. Le bétail américain est abattu immédiatement pour de la viande. Notre bétail d'engraissement ne pourrait servir à la boucherie s'il lui arrivait du mal. Ils n'ont que la peau et les os lorsqu'ils arrivent de l'autre côté, et ils sont engraissés par les cùltivateurs là-bas.

Par M. Greenshields:

Q. Quelle est la maladie appelée "eau rousse" (*red water*) dont parle M. Plimsoll dans son livre ?—R. C'est une maladie particulière au bétail américain et qui n'existe pas du tout dans notre pays.

Q. Aucun de nos bestiaux ne souffre de cette maladie ?—R. Il n'y en a pas en Canada. De fait nous n'avons de maladies d'aucune sorte en Canada.

Par M. Smith:

Q. Serait-il préjudiciable à notre commerce si le gouvernement britannique permettait d'entrer au bétail américain comme à notre bétail ?—R. Ce serait préjudiciable à notre commerce de bétail d'engraissement.

Q. Est-ce que ceci ferait diminuer le prix des animaux ?—R. Ceci augmenterait le nombre d'animaux exportés et en réduirait naturellement le prix.

Q. Je suppose que les Américains aimeraient à obtenir ce privilège ?—R. Les Américains, je crois, désireraient voir leurs animaux admis à l'intérieur de l'Angleterre, et je n'ai pas de doute que certains cultivateurs anglais l'aimeraient aussi, car cela leur donnerait un marché plus considérable pour l'achat du bétail d'engraissement qu'ils n'en ont aujourd'hui.

Q. Les cultivateurs anglais font une bonne affaire avec l'engraissement du bétail canadien ?—R. Ils en font une bonne affaire depuis que votre ami, le colonel Innes, d'Aberdeen, a inauguré ce commerce. Si le bétail maigre américain était admis en Angleterre, ceci réduirait assurément la valeur de notre bétail d'engraissement.

Q. Lorsque vous exportez du bétail des ports américains, vous constatez, je suppose, qu'ils ont beaucoup moins de valeur à raison du fait qu'il faut les abattre en Angleterre ?—R. Oui ; et si du bétail canadien est exporté des ports américains, il est traité comme du bétail américain en Angleterre.

Q. Les mêmes vaisseaux qui transportent du bétail de Montréal en été s'en vont dans les ports américains en hiver ?—Oui, très fréquemment.

Q. Si l'espace pour chaque animal était, par règlement, fixé à 2 pieds 8 pouces, en Canada, est-ce que ceci ne conviendrait pas aux animaux exportés des ports américains ?—R. Je crois que les américains préféreraient 2 pieds 8 pouces aussi. Les steamers de la ligne Beaver ont un aménagement permanent de 2 pieds 8, et ils transportent du bétail des Etats-Unis. Certains steamers de la ligne Donaldson en ont de même, et je crois qu'il en est ainsi des vaisseaux de la ligne Allan. Il n'y aurait pas d'inconvénient ou de perte pour les armateurs si les steamers américains étaient aménagés de la même manière.

Q. Mais supposons que certains steamers américains soient aménagés à 2 pieds 6 pouces ?—R. Ceci pourrait mettre les vaisseaux canadiens dans une position légèrement désavantageuse.

Q. Est-ce que les propriétaires de bestiaux ne préféreraient pas expédier leurs animaux à bord d'un vaisseau ayant des stalles permanentes de 2 pieds 8 pouces chacune ?—R. Oui ; ils donneraient un prix plus élevé.

Q. De sorte qu'en réalité il n'y aurait pas de perte pour nos vaisseaux canadiens ? R. En réalité il n'y en aurait point.

Q. Les exportateurs s'habitueraient bientôt aux stalles plus grandes et ils prendraient ces steamers de préférence aux vaisseaux munis des stalles de 2 pieds 6 pouces ?—R. Oui.

Q. Les vaisseaux Allan ont-ils des stalles de 2 pieds 8 pouces ?—R. Je crois qu'un certain nombre ont un aménagement permanent de 2 pieds 8, mais ceux qui n'en ont pas ont des stalles de 2 pieds 6 pouces pour l'exportation du bétail américain.

Par M. Greenshields :

Q. Avez-vous lu le livre publié par M. Plimsoll, et qui a été produit comme pièce à cette enquête ?—R. Oui.

Q. Vous avez lu dans ce livre la correspondance dans laquelle il est dit qu'on mettait le feu au bétail et qu'on bourrait de foin les oreilles des animaux ?—R. Oui.

Q. Voulez-vous dire d'après la connaissance que vous avez en qualité d'exportateur de bétail quelle somme de vérité il y a dans les allégués contenues dans ce livre et dans les lettres qu'il reproduit relativement au commerce du bétail de ce port ?—R. A mon avis il n'y a absolument rien de vrai, en tant que le livre s'applique au commerce de bétail canadien, et je pense qu'il n'y a rien de vrai quant au commerce américain. Je suis positif à dire qu'il n'y a pas un mot de vérité dans ce livre en tant qu'il a trait au commerce canadien, car on n'a jamais su et on n'a jamais entendu dire que pareille chose avait eu lieu comme de mettre du foin dans les oreilles des animaux et y mettre ensuite le feu, en rapport avec le commerce de bétail ici,

M. Smith—C'est un Américain qui écrit cela à un journal de Londres.

M. Greenshields—Et vous ne croyez pas qu'il y ait rien de vrai quant au bétail expédié des Etats-Unis ?—R. Je ne le crois pas, parce qu'un homme serait mis aux fers à bord s'il allumait même une allumette dans la cale d'un vaisseau, où il y a deux ou trois pieds de foin et de paille; de fait si cela était permis tous les vaisseaux qui traversent l'Atlantique seraient incendiés.

Q. Savez-vous s'il n'est pas vrai qu'il s'est perdu plus de vaisseaux venant d'Angleterre au Canada, alors qu'ils n'avaient pas de bestiaux à bord, qu'il ne s'en est perdu allant du Canada en Angleterre avec des chargements d'animaux ?—R. Je crois qu'il s'est perdu beaucoup plus de vaisseaux à bestiaux venant d'Angleterre à Montréal qu'il s'en est perdu de Montréal en Angleterre.

Q. La conclusion que vous tirez de cela est que le transport du bétail n'est pas dangereux pour la manœuvre du navire ?—R. Il ne l'est assurément pas.

Par M. Smith :

Q. Croyez-vous que le bétail soit un chargement plus dangereux que toute autre cargaison ?—R. Il peut se faire que le bétail gêne un peu la manœuvre du navire s'il n'a pas des stalles recouvertes afin de permettre aux matelots de marcher au-dessus. Je crois comprendre que les lignes régulières sont à construire pour le commerce de bétail des vaisseaux entièrement recouverts et qui ont toutes les améliorations que nous avons suggérées. Je crois que, présentemént, M. Torrance, de la ligne Dominion, est à construire un nouveau vaisseau à bétail. Je pense que si le gouvernement nomme un inspecteur ici nombre d'abus disparaîtront, parce que le certificat du vaisseau serait suspendu s'il n'était pas trouvé en bon état pour le transport du bétail. Le plus grand nombre des vaisseaux qui ont été construits au début ne l'ont pas été exclusivement pour le commerce de bétail. Ils ont été construits pour d'autres fins, et le commerce de bétail leur est arrivé par-dessus le marché, pour ainsi dire.

Par M. Greenshields :

Q. Dans le cas où une loi passée en Angleterre empêcherait l'importation du bétail, de la viande pourrait-elle s'exporter du Canada en Angleterre avec profit ?—R. Nous ne pouvons expédier de la viande de ce pays, parce que ce commerce exige du bétail gras, et nous n'avons pas de maïs pour l'engraisser. Nous ne produisons pas de maïs en Canada et nous n'avons pas la permission de l'importer en franchise pour des fins de nourriture. On a fait l'essai du commerce de viande en Canada et il s'en est suivi un fiasco. Si cette loi était passée en Angleterre, elle mettrait tout simplement terme à notre commerce entier, parce que nous ne pouvons faire concurrence au bétail gras américain.

Q. Avons-nous d'autres marchés que l'Angleterre pour notre bétail ?—R. Nous n'avons pas présentement d'autres marchés que l'Angleterre.

Q. Nous avions une fois un autre marché pour notre bétail d'engraissement?—R. Oui, jusqu'à la mise en vigueur du bill McKinley.

Q. Et maintenant l'Angleterre tente de jouer un mauvais tour au Canada au moyen du bill Plimsoll, qui est pis que le bill McKinley?—R. Oui; le bill Plimsoll est du tout au tout pis que le bill McKinley.

Q. Lequel des deux préféreriez-vous, le bill Plimsoll ou le bill McKinley, en tant qu'il s'agit de leur nature préjudiciable pour le pays?—R. Je crois que nous préférerions le bill McKinley. Il y a plus de saine raison dans le bill McKinley que dans le bill Plimsoll.

Q. Comme question de fait, si le bill Plimsoll est mis en vigueur, le cultivateur canadien perdra son marché pour le bétail?—R. Si un bill de ce genre était mis en vigueur en Angleterre, il mettrait tout simplement fin au commerce de ce pays, et il ne nous resterait que l'annexion aux Etats-Unis. Nous ne croyons pas que la population d'Angleterre permettrait jamais à un bill de ce genre de passer. Et je crois que s'il passait il ne resterait à ce pays que l'indépendance ou l'annexion aux Etats-Unis. Il mettrait fin au commerce du pays, et les cultivateurs en ressentiraient les effets d'un bout du Canada à l'autre. L'élevage du bétail est la seule industrie profitable qui nous reste maintenant, depuis que le commerce de bois décline.

Par M. Smith:

Q. Vous ne vous prononcez pas en faveur de l'annexion, naturellement?—R. Non. Nous sommes tous de sujets loyaux britanniques dans ce pays.

M. James Allan,—Vous avez déclaré qu'à votre avis, aucun vaisseau de moins de 250 forces de chevaux ne devrait être admis à transporter du bétail de ce port?—R. Oui, monsieur.

Q. Pouvez-vous dire comment vous arrivez à cette conclusion?—R. En examinant le tonnage des vaisseaux qui ont perdu des animanx, nous craignons que les bâtiments dont les forces de chevaux sont moindres ne puissent fuir une tempête. La compagnie Allan, qui a beaucoup plus d'expérience, peut répondre mieux que moi à cette question. C'est tout simplement une recommandation que nous avons faite et je ne suis pas très au fait de la question des forces de chevaux des steamers.

Q. Ne devrait-il pas exister quelque proportion entre la force de cheval et la grosseur du vaisseau. Trois ou quatre cents forces de chevaux pour certains vaisseaux seraient inutiles?—R. C'est pourquoi nous avons dit que les vaisseaux ne devraient pas avoir moins de 1,200 tonneaux et pas moins de 250 forces de chevaux.

Q. C'est la proportion que vous établiriez entre la force de cheval et la grosseur des steamers?—R. Oui.

Q. Est-ce que ceci ne fermerait pas la porte du port à un grand nombre de steamers?—R. A très peu.

Q. N'y a-t-il pas un grand nombre de steamers dont la force de cheval est beaucoup moindre en proportion?—R. Pas beaucoup. Je pense qu'il n'y en a que très peu, en dehors des "rôdeurs." Je ne connais pas de lignes régulières qui auraient un steamer pour lequel la porte serait par là fermée.

Par M. Smith:

Q. Vous ne pensez pas que ce serait un grand mal si la porte se trouvait fermée à quelques-uns de ces "rôdeurs" des anciens temps?—R. Je crois qu'il serait au bénéfice du commerce de bétail en général si quelques-uns des "rôdeurs" étaient exclus du commerce. Je pense que les lignes régulières ont suffisamment de bons vaisseaux et qu'il y a un nombre suffisant de bons navires allant à la cueillette pour tous les animaux que nous pouvons exporter de ce pays.

Ceci termine la déposition du témoin.

M. Bond, représentant les assureurs maritimes, produit la correspondance dont voici la copie, en rapport avec le steamer *Kehrwieder.*

"ASSUREURS ASSOCIÉS DE BESTIAUX.

"Comme il est venu à la connaissance des membres de cette association que des animaux ont été inutilement jetés par-dessus bord vivants du *Kehrwieder*:—Il a été

décidé de s'assurer des noms des contremaîtres auxquels était confié le soin des divers animaux qui ont été ainsi jetés à la mer dans le cours de la dernière traversée de ce vaisseau parti de ce port, afin de refuser d'assurer à l'avenir toute consignation sous leur charge; et que leurs noms soient communiqués aux intéressés. Et il est unanimement décidé par les membres de cette association qu'à l'avenir les animaux confiés aux soins des dits contremaîtres ne seront assurés par aucun membre de cette association. Et de plus que les membres de cette association ne considèrent pas que les officiers du vaisseau sont exempts de blâme en permettant que des animaux vivants soient jetés à la mer, que conséquemment, nul animal ne soit assuré par un membre de cette association, sur ce vaisseau, jusqu'à ce que cette affaire soit régiée à la satisfaction de cette association.

"E. L. BOND,
" *Secrétaire.*

"20 octobre 1887."

MONTRÉAL, 24 octobre 1887.

E. L. BOND, écr.,
Secrétaire des Assureurs associés de bestiaux,
En ville.

MONSIEUR,—Nous venons justement de recevoir copie d'une circulaire portant votre signature comme secrétaire de l'association sus-mentionnée et en date du 20 courant; dans cette circulaire des accusations sont portées contre les officiers du steamer *Kherwieder* relativement à leur conduite en jetant par-dessus bord inutilement le bétail expédié de ce port par son dernier voyage.

Chacun des allégués de cette circulaire, en ce qui concerne les allégués de notre vaisseau, est complètement faux et libelleux.

Déjà ces assertions ont très gravement affecté le vaisseau en question et elles sont de nature, comme du reste elles le feront, à causer le plus grand dommage possible à l'avenir, non seulement au vaisseau même, mais à toute la ligne à laquelle il appartient, et on nous dit que pour ces dommages les membres de votre association sont personnellement responsables.

Nous devons vous demander de rétracter immédiatement, de la manière la plus formelle, les assertions injurieuses et libelleuses que vous avez faites, et de donner à cette rétractation la même publicité que vous avez donnée déjà à la circulaire dont nous nous plaignons. Nous demandons cela comme question de droit, et que la chose se fasse sans délai vu que nous avons déjà éprouvé de graves dommages par suite de ces assertions, dont nous tiendrons strictement responsables vous et votre dénonciateur.

Nous demandons aussi le nom de celui qui vous a renseigné et nous le tenons responsable comme vous.

Nous demeurons
Vos respectueux serviteurs,
MUNDERLOH ET CIE,
Agents pour la Compagnie de steamers Hansa.

MONTRÉAL, 28 octobre 1887.

MM. MUNDERLOH ET CIE.,
Agents de steamers, en ville,

MESSIEURS,—*Re* steamer *Kehrwieder*,—Votre lettre du 24 a été soumise au comité des Assureurs associés de bestiaux, ce matin. J'ai maintenant instruction de vous dire :

La circulaire dont vous parlez est sans doute celle qui a été distribuée aux compagnies qui composent le comité, pour leur information seulement.

La seule mention de votre compagnie se lit comme suit : " Les membres de cette association ne considèrent pas que les officiers du vaisseau sont exempts de blâme en permettant que des animaux soient jetés à la mer, et que conséquemment

nul animal ne soit assuré par un membre de cette association, sur ce vaisseau, jusqu'à ce que cette affaire soit réglée à la satisfaction de cette association." Le comité est d'àvis que d'après les témoignages qu'il a en mains, les procédés susmentionnés sont pleinement justifiés, et c'est son intention de donner aux officiers du vaisseau toute la facilité qu'ils pourront désirer pour répondre aux accusations. En attendant, il ne voit pas de raison de rétracter rien de ce qui a été dit précédemment. C'était, et c'est maintenant leur intention de vous consulter relativement à ce projet d'enquête, et j'ai l'honneur, au nom du comité, de répudier toute intention de manquer de courtoisie ou d'être injuste soit envers vous personnellement ou envers la compagnie.

Votre bien dévoué,
E. L. BOND,
Sec. Ass. associés de bestiaux.

MONTRÉAL, 5 novembre 1887.

(Copie.)
M. MUNDERLOH et Cie,
En ville.

MESSIEURS,—En réponse à votre lettre d'aujourd'hui, j'ai l'honneur de vous transmettre les déclarations faites par trois des bouviers qui étaient préposés au soin du bétail à bord du *Kehrwieder* lors de sa dernière traversée de Montréal; et vous verrez que ces déclarations sont très détaillées et d'une nature telle que cette association a cru d'en prendre connaissance. Comme le vaisseau est maintenant dans le port, cette association est prête à entendre ce que les officiers ont à dire concernant ces déclarations, et à cette fin nous les rencontrerons aujourd'hui ou à tout autre moment qui conviendra le plus aux intéressés. Cette association considère ces démarches parfaitement justifiables en présence des renseignements qu'on lui a fournis.

Votre dévoué,
E. L. BOND,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 5 novembre 1887.

E. L. BOND, écuier,
Secrétaire, Ass. associés de bestiaux,
En ville.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre demande de ce matin pour que votre association soit admise à faire une enquête relativement au steamer *Kehrwieder*, nous désirons répéter notre protêt précédent contre les procédés antérieurs de votre association, mais tout en le faisant, nous ne mettrons pas d'obstacle à toute enquête qu'il vous plaira de faire, pourvu que nous soyons représentés à cette enquête et qu'il soit parfaitement compris qu'en y consentant nous agissons simplement ainsi à votre demande et pour votre satisfaction, et sans désistement aucun de nos droits à des dommages contre votre association.

Nous demeurons,
Vos bien dévoués,
MUNDERLOH ET CIE.,
Agents.

MONTRÉAL, 7 novembre 1887.

M. MUNDERLOH et Cie,
En ville.

MESSIEURS,—*Re* str. *Kehrwieder*. Relativement à la correspondance qui s'est échangée entre nous, j'ai l'honneur de vous faire savoir que les assureurs de bestiaux ayant entendu des déclarations du capitaine et du second du *Kehrwieder*, ont décidé

d'accepter des risques sur le bétail transporté par ce vaisseau, si ces risques leur sont offerts, soumis à leurs règles et règlements ordinaires.

Votre tout dévoué,

E. L. BOND,
Secrétaire, Assureurs associés de bestiaux.

Copie de l'opinion de N. W. Trenholm *re* steamer *Kehrwieder*.

MON CHER MONSIEUR,—Je suis d'avis que l'Association d'assurance a été justifiable d'après les renseignements qu'elle avait, de prendre les procédés qu'elle a adoptés par la circulaire distribuée aux membres de l'association, et qu'aucun dommage ne pourrait être recouvré contre eux à cause de la distribution de cette circulaire.

D'un autre côté, ayant maintenant entendu les déclarations du capitaine et du second du vaisseau, ainsi que celles des contremaîtres préposés aux bestiaux, je suis convaincu que les déclarations des trois bouviers et sur lesquelles l'association s'est appuyée pour agir, savoir : celles de Byrne, Knapman et Campbell, seront tellement contredites et affaiblies par un grand nombre de témoins dont les témoignages, qu'ils soient vrais ou faux, auront problablement autant de poids que les leurs, que je ne conseillerais pas à l'association de persister dans une ligne de conduite aussi grave que l'est celle de refuser d'accepter des risques relativement au vaisseau susdit ou de refuser le paiement de l'assurance entre les mains des banques ou de tiers porteurs des certificats d'assurance. L'accusation d'avoir jeté par-dessus bord du bétail qui n'aurait pas dû être jeté est cependant d'autant plus grave contre Gattins, agissant pour Mullins et Cook, et les pertes sont si considérables qu'il serait opportun de retarder le règlement de ces pertes pour en faire l'objet d'une autre enquête, surtout si Gattins et Mullins et Cook ne sont pas solvables pour la somme. Je recommanderais dans tous les cas que paiement ne soit fait que sous réserve de tout risque et qu'il y ait subrogation si c'est posssible contre quiconque peut être responsable des pertes injustifiables, si la chose est établie à l'avenir. Je vous transmets sous ce pli une formule de reçu dont vous pourriez vous servir même si la clause relative à la subrogation était omise et que paiement ne serait fait que sous réserve de tous droits contre ceux qui sont responsables ; les assureurs auront un droit d'action parfait contre ceux-ci pour recouvrer la somme versée s'il était prouvé au cours d'un procès que le bétail a été jeté à la mer sans raison, ainsi que le déclarent les bouviers en question. De fait tous les droits, s'il en existe, restent intacts et pourront être recouvrés tant des expéditeurs que du vaisseau. Quant à la responsabilité du vaisseau, il est très douteux qu'on puisse le tenir responsable, même si l'action était bien fondée contre les expéditeurs, car il semblerait que les animaux ont été jetés à la mer sans raison hors la connaissance des officiers qui, sans doute, était beaucoup à la merci des bouviers dans cette occasion, et on doit exercer une certaine indulgence envers eux vu les circonstances de l'affaire. Cependant il existe une présomption suffisante de vérité dans les renseignements donnés relativement à la conduite déraisonnable et entachée de fraude de Gettins pour justifier des procédés immédiats contre lui et ses patrons, et les faits ressortant de ce procès nous permettraient de juger de la responsabilité des autres expéditeurs et du bâtiment. On ne doit pas oublier que ce n'est pas nécessairement ce qui est vrai dans l'affaire, qui prévaudra, mais ce qui sera déclaré sous serment d'un côté ou d'autre, et comment penchera la preuve après que les témoins des deux côtés auront été entendus.

Votre tout dévoué,

N. W. TRENHOLM.

CORNELIUS COUGHLIN, de la ville de Montréal, exportateur de bestiaux du Canada en Angleterre et membre de la *Dominion Live Stock Association*, dépose comme suit :

Q. Quelle est votre opinion relativement au commerce d'exportation de bestiaux ? Approuvez-vous tout ce qu'à dit M. Bickerdike, ou avez-vous une manière de voir

différente ?—R. Il est très possible que je puisse avoir une manière de voir différente à moi.

Q. Pensez-vous qu'il devrait exister une surveillance officielle pour le chargement des bestiaux ?—R. Oui; il devrait assurément exister une surveillance officielle.

Q. Vous croyez que la surveillance qu'exercent présentement les assureurs n'est pas suffisante ?—R. Je la crois suffisamment bonne pour la portée qu'elle a, mais ils n'ont pas le pouvoir de mettre en vigueur les règlements qu'ils peuvent passer. C'est uniquement une question d'affaires.

Q. Vous préféreriez que tous les règlements fussent promulgués par le gouvernement ?—R. Oui; et de plus le gouvernement devrait en définir autant que possible et en laisser aussi peu que possible à la discrétion de l'inspecteur.

Q. De manière que quiconque lirait les règlements les connaîtrait immédiatement ?—R. Exactement.

Q. Pensez-vous qu'il serait bon de passer un acte du parlement sans règlements, et de faire ensuite les règlements par un arrêté du conseil de manière qu'on puisse les modifier d'année en année selon que les nécessités du commerce l'exigeraient ?—Oui; il peut se faire qu'on ait à les modifier, non seulement d'année en année, mais de semaine en semaine.

Q. Vous approuvez précisément le plan que j'avais préparé pour le gouvernement avant que cette enquête eût lieu ?—R. Oui; j'étais à Ottawa et j'ai entendu vos observations; je les approuve parfaitement.

Q. Que pensez-vous de l'espace qu'on devrait accorder à chaque animal à bord du vaisseau ?—Il y a divergence d'opinion quant à la question de savoir si on devrait accorder 2 pieds 6 pouces ou 2 pieds 8 pouces ?—R. Je suis fortement d'avis que l'espace pour chaque animal devrait être de 2 pieds 8 pouces. Je crois que l'espace devrait être déterminé par un règlement officiel, car présentement c'est une affaire discrétionnelle, et cette question donne lieu à beaucoup de divergences d'opinions. Les armateurs pensent une chose et les exportateurs de bestiaux une autre, tandis que l'inspecteur officiel pourrait être d'un autre avis. Nous devrions obtenir les meilleurs renseignements sur cette affaire et déterminer l'espace par un règlement officiel. Je crois que l'espace devrait être de 2 pieds 8 pouces. Les exportateurs de bestiaux sont tous d'accord que l'espace devrait être de 2 pieds 8 pouces.

Q. Il serait donc bon de décréter par règlement que l'espace sera de 2 pieds 8 pouces ?—R. Vous ne pouvez pas faire d'erreur en décrétant que l'espace sera de 2 pieds 8 pouces, tandis que vous pourriez en faire une si vous décrétiez qu'il sera de 2 pieds 6 pouces.

Q. Et vous admettez qu'il y ait 5 bestiaux d'engraissement dans l'espace réservé à 4 animaux gras ?—R. Oui; je sais que 5 bestiaux d'engraissement auraient suffisamment de place dans l'espace réservé à 4 animaux gras.

Q. Approuvez-vous ce que M. Bickerdike a dit relativement à la question de laisser les allées libres et relativement au chargement du bétail sur les écoutilles des steamers ?—R. J'approuve absolument ce qu'il a dit, sauf la question de laisser à la discrétion de l'inspecteur de décider des écoutilles sur lesquelles on pourra mettre du bétail et de celles sur lesquelles on ne pourra en mettre.

Q. Vous préféreriez un règlement déterminé sur ce point ?—R. Oui. S'il est décidé qu'on puisse mettre des bestiaux sur certaines écoutilles, qu'on les détermine et qu'on indique la partie des écoutilles, mais ne laissez pas cela à la décision de l'inspecteur. Nous avons eu déjà trop de cela.

Q. Pensez-vous qu'il serait préjudiciable aux armateurs de prohiber le transport du bétail sur les écoutilles ?—R. Ceci réduirait les moyens de transport du steamer pour autant.

Q. Mais il s'en suivrait un meilleur fonctionnement pour d'autres choses ?—R. Précisément. Il semble y avoir un malentendu quant aux raisons pour lesquelles les animaux ne devraient pas être placés sur les écoutilles. Le bétail mis sur les écoutilles est tout aussi confortable que le bétail placé dans d'autres parties des vaisseaux, et je crois qu'ils sont plus confortables pendant les chaleurs. La raison pour laquelle on ne devrait pas mettre des animaux sur les écoutilles est afin de donner

plus de place pour la manœuvre du bétail, et les écoutilles devraient servir comme une espèce d'hôpital, en supposant qu'une bête à corne se blesserait d'une manière ou d'une autre.

Q. Règle générale, vous vous prononcez contre le principe de transporter des bestiaux sur les écoutilles ?—R. Oui.

Q. Vous pensez que les écoutilles devraient être réservées à d'autres fins qu'au transport du bétail ?—R. Oui.

Q. Croyez-vous que le gouvernement devrait passer un règlement stipulant que les capitaines de tous les vaisseaux qui transportent du bétail devraient avoir de l'expérience et des connaissances du commerce ?—R. Oui; je crois que ceci devrait faire l'objet d'un règlement officiel. Ceci n'atteindra les lignes régulières en aucune façon et n'affectera que quelques "rôdeurs" qui pourraient se trouver dans ce cas-là. Je crois que le défaut principal des steamers de l'extérieur est le manque d'expérience de leurs capitaines, ainsi que ça a été le cas pour le steamer *Linda*. Si un steamer allant à la cueillette est aménagé conformément aux règlements du gouvernement, qu'il ait un capitaine expérimenté et qu'il ait sous tous rapports les qualités nécessaires pour transporter le bétail, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas admis à transporter du bétail tout aussi bien que s'il était un vaisseau de ligne régulière.

Q. Pensez-vous que certaines de ces pertes sont survenues à cause du manque d'expérience du capitaine ?—R. Je le crois. Je ne veux pas qu'il y ait une loi pour les lignes régulières et une autre pour les lignes de l'extérieur. Je pense qu'il devrait y avoir une loi unique pour tous, et que tous devraient être tenus de s'y conformer. Naturellement sur les lignes régulières les capitaines ont tous de l'expérience dans ce commerce.

Q. Vous pensez qu'il n'y aurait pas un grand nombre de "rôdeurs" d'exclus si la loi décrétait que les capitaines devraient avoir de l'expérience dans le transport du bétail ?—R. Je ne pense pas que ceci fermerait la porte à un grand nombre.

Q. Je vois que votre association recommande que des mesures soient adoptées pour prévenir des soupçons sans fondement, de l'autre côté, relativement aux animaux qui souffrent de pleuro-pneumonie, ainsi que la chose a eu lieu relativement à la cargaison du steamer *Norse King* et à celle du *Corean*. Comment proposez-vous de faire face à cela ?—R. C'est tout simplement une recommandation faite au gouvernement canadien le priant de prendre des mesures dans ce sens auprès du gouvernement anglais.

Q. Le gouvernement canadien a fait tout ce qui était en son pouvoir relativement à cette question. Notre haut-commissaire canadien à Londres a pris des mesures immédiates pour prouver que ces animaux ne souffraient pas de pleuro-pneumonie ?—R. Le but de cette recommandation était sans doute de soulever une discussion sur le sujet et de faire voir davantage le fait que ces animaux ont été détenus sans cause valable.

Q. Avez-vous des recommandations à faire relativement à ces questions ?—R. Non; nous sommes bien convaincus que le gouvernement canadien fait tout ce qu'il peut dans l'affaire, et nous désirons tout simplement attirer l'attention sur le fait que ces soupçons n'ont pas leur raison d'être.

Q. Croyez-vous que ce serait une bonne chose si le fret n'était perçu que sur le nombre d'animaux débarqués ?—R. Je crois que ce serait une très bonne chose, mais je ne pense pas qu'il serait sage pour le gouvernement de faire un règlement dans ce sens. Si les compagnies de steamers consentaient à une propositlon de ce genre, je pense que ça serait tout à fait une amélioration, mais le gouvernement ne pourrait intervenir et dire aux compagnies de steamers: vous devez faire ceci.

Q. D'après l'expérience que vous en avez eue, les hommes qui traversent avec les bestiaux sont-ils aussi bien traités que les passagers d'entrepont ?—R. J'ai entendu un agent maritime déclarer hier que les hommes étaient bien traités, mais nous le nions. Si les steamers traitent à présent les hommes aussi bien que des passagers d'entrepont, ainsi qu'ils le prétendent, ce ne sera pas exercer de la rigueur contre eux si un règlement est passé qui les oblige d'agir ainsi. Nous nions qu'il soit vrai que les compagnies de steamers les traitent convenablement.

Q. Quelle espèce d'hommes traversent généralement avec le bétail ? Sont-ce des fils de cultivateurs ou des hommes de la ville ?—R. Nos contremaîtres sont des hommes expérimentés qui sont dans le commerce depuis plusieurs années. J'exporte du bétail depuis 1887, et j'ai à mon service depuis dix ans des contremaîtres dans l'habileté desquels j'ai la plus entière confiance pour ce qui est du soin de mes animaux. Si je n'avais pas confiance en eux, je ne leur permettrais pas d'occuper la position qu'ils ont.

Q. Vous pensez que pour ce qui est de la sûreté du bétail dans la traversée de l'Atlantique, un grand facteur est d'avoir des contremaîtres de premier ordre ?—R. Je pense qu'il est de l'intérêt de l'expéditeur de débarquer son bétail en bon état, et pour ce faire il lui faut avoir de bons hommes pour le soin des animaux.

Q. Combien de contremaîtres avez-vous ?—R. J'ai un contremaître pour un certain nombre de bestiaux sur le vaisseau. Il est très rare qu'un expéditeur charge tout un vaisseau, et chaque personne qui expédie du bétail sur un bâtiment a un contremaître. Un contremaître a parfois le soin de deux ou trois cents animaux.

Q. Avez-vous un contremaître par chaque deux ou trois cents animaux ?—R. J'ai un contremaître pour tous les bestiaux que j'expédie.

Q. Existe-t-il une règle quant au nombre de contremaîtres ou de bouviers qui doivent être préposés au soin d'un certain nombre d'animaux ?—R. Je ne pense pas. Je pense que le fait que l'expéditeur de bestiaux est l'intéressé suffit pour assurer qu'il mettra le nombre d'hommes voulu.

Q. Supposé que vous ayiez 300 têtes de bétail sur un steamer, combien de contremaîtres y auriez-vous ?—R. Si j'expédiais 300 têtes de bétail, j'aurais un contremaître, et si je n'expédiais que 50, 60 ou 100 têtes de bétail, je n'aurais encore qu'un contremaître. Lorsque parfois de petits troupeaux d'animaux sont expédiés par différents exportateurs, deux ou trois s'entendent ensemble et engagent un bon contremaître. Il n'est pas nécessaire que les aides soient des hommes de grande expérience ou d'une grande intelligence. Si un contremaître est bien au fait de son affaire et qu'il la connaisse parfaitement, il peut prendre bien soin du bétail, et tout ce que les autres hommes ont à faire c'est d'exécuter ce qu'on leur dit. Il n'est pas nécessaire d'avoir une grande intelligence pour cela.

Q. Si les hommes avaient le mal de mer, que ferait le contremaître ?—R. Ce ne sont pas des novices. Ce sont des hommes qui font ce métier régulièrement.

Q. Vous n'êtes pas d'avis de les prendre au dernier moment ?—R. Pas du tout. Nous avons notre personnel régulier de contremaîtres et d'aides. Il y a des circonstances où il arrive parfois qu'il nous faille prendre quelques hommes qui nous tombent sous la main sur le quai, mais même si ces hommes avaient le mal de mer et qu'ils ne travailleraient pas, nous aurions suffisamment d'hommes sans eux pour prendre soin des animaux. L'expéditeur qui n'aurait pas les hommes convenables pour prendre soin de son bétail n'aurait pas de sens commun, et je ne pense pas qu'il pourrait continuer le commerce très longtemps, parce que tous ses intérêts se concentrent dans le débarquement du bétail en bon état.

Q. Vous pensez que les bouviers devraient tous signer le rôle d'engagement ?—R. Oui, ils devraient tous être soumis aux ordres du capitaine.

Q. Ils devraient être soumis à la discipline du navire ?—R. Oui, jusque-là et pas plus loin. La recommandation faite par un agent maritime à l'effet d'enlever le contrôle des bouviers des mains des expéditeurs, est une recommandation que je prends pour une insulte faite aux expéditeurs de bestiaux dans ce port.

Q. Vous voulez engager vos propres hommes ?—R. Oui, et je crois que nous sommes bien capables d'administrer nos propres affaires. M. Reford a suggéré ici que l'administration du commerce de bétail soit remise entre ses mains. Je ne pense pas que d'autres agents maritimes ou d'autres armateurs partagent son avis là-dessus. Cependant il est d'avis qu'il pourrait administrer le commerce de bétail bien mieux que ne le font les exportateurs de bestiaux, mais jusqu'ici, et la preuve a démontré que les exportateurs de bestiaux auraient plus de raison de demander l'autorité d'administrer les navires de M. Reford. Je puis le prouver. Nous avons demandé les détails des plaintes qu'il a faites sur le compte des bouviers, et il a refusé de nous

donner ces détails, tandis que nous en avons que nous pouvons donner. Naturellement, nous ne prétendons pas que l'administration des vaisseaux de M. Reford soit remise entre les mains des expéditeurs de bestiaux, mais je dis que les faits établissent que nous avons de meilleures raisons de demander pour lui l'administration des affaires des exportateurs de bestiaux.

Q. Avez-vous perdu des animaux dans vos consignations ?—R. Parfois j'en perdais quelques-uns.

Q. Avez-vous fait de grandes pertes ?—R. Non; je n'ai jamais fait de pertes considérables.

Q. Attribuez-vous cela au jugement que vous avez exercé dans le choix de vos vaisseaux ?—R. Je ne sache pas que je puisse dire cela, c'est arrivé ainsi.

Q. Expédiez-vous du bétail par des steamers allant à la cueillette ?—R. J'en expédie de temps à autre par des "rôdeurs." C'est une question du prix de l'espace. Si l'espace est à bon marché sur les "rôdeurs," j'expédie par ces vaisseaux. C'est une question d'affaires, mais je ne paierais pas autant pour de l'espace sur les "rôdeurs" que j'en paierais sur les vaisseaux de lignes régulières.

Q. Donneriez-vous un peu plus à bord des lignes régulières ?—R. Assurément.

Q. Pensez-vous que les affaires telles qu'administrées par les lignes régulières sont tout à fait satisfaisantes ?—R. Oui, je le crois, en tant qu'il s'agit du transport de Montréal en Angleterre, mais je ne le crois pas en tant qu'il s'agit de l'administration du chargement à Montréal.

Q. Quelle est votre objection relativement à la manière de charger à Montréal ? —R. Toute la plainte a trait au chargement des steamers et aux moyens de logement sur les quais. Il peut se faire que les steamers ne soient pas à blâmer pour le tout. Il y a plusieurs personnes à blâmer, ce que je vais essayer d'expliquer. Dans un grand nombre de cas le bétail est conduit des cours de chemins de fer aux steamers, par les rues de la ville pendant le jour, et sur ces rues il y a beaucoup de trafic qui vient du Grand-Tronc. Il faut faire passer les animaux sur le pont du canal, pont qui est très souvent ouvert pour donner passage aux bateaux. Ceci amène un embranchement et les grosses voitures se trouvent pêle-mêle avec les animaux, et on ne peut guère décrire la confusion qui s'ensuit. On soumet à beaucoup de cruauté le bétail en le conduisant par ces rues qui sont encombrées par d'autres trafics.

Q. A qui la faute? Est-ce que les propriétaires des bestiaux ne pourraient pas contrôler cela et faire d'autres arrangements ?—R Non. La grande difficulté est qu'il n'y a pas suffisamment de place sur les quais pendant le jour pour le chargement du bétail, et qu'il faut conduire les animaux à travers les rues jusqu'aux vaisseaux. Il y a plusieurs personnes à blâmer pour cela.

Q. Supposez que vous ayiez du bétail à expédier, qu'est-ce qui vous empêche de l'amener sur le quai à six heures du matin ?—R. Absolument rien, mais ceci ne rémédierait pas au mal.

Q. Pourquoi ne le faites-vous pas?—R. Je le fais lorsque le vaisseau est prêt à prendre le bétail à bord, mais dans un grand nombre de cas le vaisseau n'est pas prêt à recevoir les animaux, et si je les amène sur le quai à six heures du matin et que le vaisseau ne soit prêt qu'à trois heures de l'après-midi, il leur faudra rester sur le quai encombré sous l'ardeur du soleil toute la journée, et il serait très dangereux d'agir ainsi. Cela serait non seulement dangereux, mais aussi impraticable. Il n'y a pas assez de place sur le quai pour amener les wagons de chemins de fer pendant le jour, et conséquemment il faut y conduire le bétail à pied. Je ne connais pas d'autre port sur le continent d'Amérique où le bétail doit être conduit à pied sur le quai pour être chargé sur le steamer. J'ai expédié du bétail de Boston et de New-York. A Boston, ils sont transmis directement des wagons au steamer, et à New-York ils sont amenés au steamer sur des allèges. Le système que nous avons à Montréal soumet les animaux à beaucoup de cruautés. De plus, une fois conduits sur le quai, ils ne peuvent être tous chargés sur le steamer en même temps, et il faut en retenir un certain nombre pendant que les autres s'embarquent. Ceux qui sont retenus sur le quai, où sans eux il n'y a pas suffisamment de place pour l'autre trafic, et pendant qu'ils y sont, de grosses voitures lourdement chargées arrivent et

il leur faut se faire un chemin à travers les animaux. Cet état de choses est cause de beaucoup de cruautés envers le bétail. Dans le livre de M. Plimsoll dont on a parlé, les maux sont tous imaginaires, mais il en existe de véritables et nous devrions leur consacrer un peu d'attention. Ce système de chargement du bétail à Montréal est un mal véritable et on devrait y remédier immédiatement, car si on n'y remédie pas nous allons retomber dans la même ornière lorsque la navigation se rouvrira de nouveau, et on continuera de conduire le bétail par les rues encombrées. On peut prévenir ces maux et on peut y remédier.

Q. Avez-vous parlé de cette affaire à M. Bulmer, président de la commission du havre ?—R. Oui ; les propriétaires de bestiaux ont souvent amené cette question sur le tapis. Ils en ont parlé dans la presse et ils ont convoqué des assemblées publiques. Ils ont amené l'affaire devant les commissaires du havre, et la chambre de commerce s'est emparée de la question et a demandé au maire de convoquer une assemblée publique des parties intéressées. Le maire le fit et nous avons eu de très jolis discours et passé de très belles résolutions, mais l'affaire en resta là et les attelages ont continué à passer à travers le bétail sur le quai.

Q. Est-ce que cette assemblée s'est tenue le 2 octobre ?—R. Je le crois.

Q. Avez-vous entendu le Dr McEachran dire que l'inspection convenable du bétail dans les présentes circonstances était très difficile ?—R. Oui.

Q. Lui avez-vous entendu dire ceci : "De fait des animaux ont été expédiés sans passer à l'inspection, ce qui était dû au fait que nous avions à les inspecter dans tant d'endroits différents, et aux fins qu'ils arrivent à toutes les heures du jour et de la nuit. Il était impossible de faire une inspection satisfaisante. Il faut faire des changements, et ce qu'ils veulent c'est une cour centrale à bestiaux où tous les animaux seraient concentrés." Avez-vous entendu ces discours ?—R. Oui.

Q. Est-il possible que ce discours soit correctement rapporté et que du bétail soit mis à bord d'un steamer sans être inspecté ?—R. Je ne sais pas.

Q. Avez-vous entendu déclarer cela ?—R. Oui.

Q. Vous étiez tous d'accord à cette assemblée sur le fait qu'il devait y avoir une cour centrale à bestiaux ?—R. Oui ; mais il ne s'en est rien suivi. Il faut faire quelque chose pour remédier au présent état des affaires.

Q. Ne pourriez-vous pas organiser une compagnie par actions pour acheter une cour à bestiaux ?—R. Si nous avions des cours à bestiaux—des cours centrales à bestiaux—ceci remédierait à bien des maux, mais ceci ne remédierait pas aux griefs quant aux quais.

Q. Ce à quoi vous vous objectez, c'est de conduire à pied le bétail sur les quais pour le mettre à bord des steamers à différents endroits ?—R. Oui ; il n'y a pas de place pour lui sur les quais. Il devrait aller sur les quais dans des wagons, mais, comme les commissaires du havre l'ont déclaré, ils ne peuvent présentement admettre les wagons sur les quais dans le jour à cause du manque d'espace. Cette question devrait être réglée avant l'ouverture de la navigation. On devrait immédiatement faire un règlement décrétant que le bétail ne sera mis à bord que lorsque l'autre cargaison aura été complétée. Il vaudrait mieux embarquer le bétail la nuit, mais il y a des difficultés considérables à le faire dans une nuit noire. La preuve qu'on peut y remédier est que la chose a été faite avant, et que, maintenant, le bétail du Nord-Ouest est amené sur des wagons et directement chargé sur les steamers. Il est posé une passerelle des wagons aux steamers et le bétail est convenablement embarqué. La raison en est que le bétail du Nord-Ouest n'est pas d'humeur à endurer des niaiseries. Si on ne prend pas des dispositions convenables pour eux, ils s'échappent et il n'est pas facile de les rattrapper. Ces animaux descendent à la cour à bestianx du C.C.P. et sont amenés au steamer dans les wagons, et une passerelle est installée pour les conduire à bord du vaisseau. On leur donne à boire et à manger dans les cours à bestiaux et ils sont directement transportés sur les vaisseaux.

Q. N'est-ce que relativement au bétail d'Ontario que vous avez à vous plaindre ?—R. Oui, relativement au bétail des distilleries et aux animaux élevés par les cultivateurs de l'ouest. La raison pour laquelle le bétail du Nord-Ouest est ainsi embarqué, c'est qu'on ne pourrait le faire autrement.

Par M. Acer :

Q. Est-ce que le chemin de fer du Grand-Tronc ne fait pas la même chose ?—R. Oui ; les deux chemins de fer font la même chose sous ce rapport.

Q. Pensez-vous que les deux chemins de fer amèneraient leurs wagons sur les quais si on le leur demandait ?—R. Il ne s'agit pas de trouver à redire contre les compagnies de chemin de fer. Je n'ai pas de doute que les compagnies de chemin de fer consentiraient si elles le pouvaient. Mais il n'y a pas de place sur les quais pour cela.

Q. N'est-il pas vrai que les hommes eux-mêmes, de leur propre choix, conduisent à pied les animaux sur les quais dans le but de les embarquer rapidement et avant que d'autres animaux soient mis à bord ?—R. Oui ; quelquefois.

Q. Est-ce que certains hommes ne préfèrent pas certaines parties du vaisseau à d'autres, et ne conduisent-ils pas leurs animaux à pied dans le but d'arriver avant d'autres ? Nest-ce pas là le résumé de toute l'affaire ?—R. Ce n'est pas là le résumé de toute l'affaire.

Q. N'est-ce pas souvent le cas ?—R. Je crois que c'est parfois le cas.

Par M. Greenshields :

Q. S'il y a trois ou quatre expéditeurs pour un vaisseau, il y en a un qui amène ses animaux le premier afin d'avoir une place particulière ?—R. Oui.

Q. Les wagons ne peuvent venir sur les quais dans le jour ?—R. Non, ils ne peuvent y venir avant six heures du soir.

Par M. Smith :

Q. Pourquoi les wagons ne peuvent-ils y venir pendant le jour ?—R. C'est un règlement des commissaires du havre, motivé par le fait que les quais sont remplis d'autre fret. Il est rumeur que, dans un avenir rapproché, nous devons avoir de grandes améliorations dans le port, mais dans l'intervalle le commerce du port ne peut attendre.

Q. Est-ce que les steamers ne pourraient pas descendre aux quais d'en bas et prendre les animaux des trains à cet endroit ?—R. Il n'y a nulle part sur ces quais suffisamment de place, et un steamer n'aime pas à attendre une fois qu'il a laissé son quai.

Q. Il semblerait que le commerce a pris des proportions qui débordent des facilités qu'offre le port ?—R. Exactement ; c'est précisément là où est l'embarras.

Par M. Greenshields :

Q. N'est-il pas possible de construire un quai à bestiaux à Hochelaga ?—R. C'est bien possible, on peut le faire.

M. Acer.—Tout ceci a été discuté déjà, et il a été démontré que c'est un arrangement très peu satisfaisant, et que les steamers ne peuvent aller à ces quais et qu'ils ne veulent pas y aller.

M. Coughlin.—Il faudrait faire quelque chose pour améliorer l'état des affaires avant l'ouverture de la navigation, c'est-à-dire pourvu que nous soyons admis à expédier du bétail l'été prochain. Je désire déclarer aussi que l'embarquement du bétail pendant qu'on est à prendre une autre cargaison, est une cause de cruauté pour les animaux. Ceci n'a pas lieu dans tous les cas, mais la chose arrive souvent et on devrait y mettre terme. J'ai vu un grand troupeau d'animaux qui attendaient qu'on eût mis la cargaison à bord pour embarquer, et ils ont beaucoup souffert en conséquence. Je mentionne tous ces faits parce que c'est le bon moment, je crois, de faire l'exposé de tout ce qui a rapport à ce commerce de bétail. Les commissaires du havre, la ville de Montréal et le gouvernement sont intéressés.

M. Greenshields.—Il appartient aux commissaires du havre ou à la ville de faciliter l'exportation du bétail dans le port ?—R. Les expéditeurs de bestiaux prétendent que si on doit continuer à expédier du port de Montréal, ceux-là auxquels il appartient de donner les facilités requises, devraient le faire immédiatement ou bien tout abandonner. Je n'aimerais pas à dire que c'est tout à fait la faute des commissaires du havre.

Q. Savez-vous si dans les améliorations qu'on se propose de faire dans le port on pourvoit à l'expédition du bétail?—R. Je ne le sais pas; mais je n'ai jamais entendu dire qu'on eût fait des arrangements spéciaux pour le bétail dans les nouvelles améliorations.

Q. Ne croyez-vous pas que le fait que les animaux ont dû attendre sur les quais ne leur soit préjudiciable une fois embarqués?—R. Très assurément; et c'est là le rapport que ces choses ont avec cette enquête.

Q. Ne croyez-vous pas qu'un bon nombre des mortalités qui arrivent à bord en été proviennent de la fatigue que les animaux éprouvent en se rendant sur les quais?—R. Je ne pourrais retracer la cause de la mortalité directement jusque là. Je sais que c'est très préjudiciable au bétail, mais je n'ai pai suffisamment suivi la question pour pouvoir faire remonter positivement jusqu'à cela la cause de la mort des animaux.

Q. Avez-vous déjà traversé à bord d'un vaisseau à bestiaux?—R. Pas de Montréal, mais j'ai traversé de Boston.

Q. Vous connaissez comment le bétail est embarqué ici?—R. Oui.

Q. Ne les avez-vous jamais vus placés à bord en sens inverse?—R. Jamais.

Q. Est-il possible de les embarquer ainsi, de les nourrir et d'en prendre soin?—R. Ce n'est ni possible, ni praticable, ni raisonnable.

Par M. Smith:

Q. Vous ne les avez jamais vus ainsi chargés dans un port américain?—R. Jamais.

Q. A moins qu'un troupeau d'animaux ne se rueraient à bord d'un navire à un moment donné pendant qu'on est à les embarquer?—R. Pas même alors ils ne pourraient arriver à bord et se placer en sens inverse.

Q. Il est de l'intérêt de l'expéditeur de débarquer son bétail en bon état?—R. Très assurément, et si les animaux ne débarquent pas en bon état, l'expéditeur est le seul perdant.

Q. La dépréciation que subissent les animaux n'est pas couverte par les assurances?—R. Non, monsieur; et conséquemment l'expéditeur est le seul perdant.

Q. Avez-vous lu le livre de M. Plimsoll?—R. Oui; j'y ai consacré beaucoup d'attention.

Q. Je suppose que vous avez beaucoup appris de ce livre, n'est-ce pas?—R. Je ne sache pas que j'en aie appris quelque chose.

Q. Savez-vous si les allégués que contient ce livre sont vrais relativement à l'expédition du bétail de ce port?—R. Je sais qu'ils ne sont pas vrais.

Q. Je suppose que parfois, lorsque les animaux sont amenés à pied sur les quais, il s'y trouve du fer en gueuse et toutes sortes d'autres marchandises?—R. Oui; et ils s'y mêlent souvent et se blessent.

Q. Mais, une fois qu'ils sont embarqués, vous n'avez jamais été témoin d'actes de cruauté ou de mauvais traitements envers le bétail?—R. Non, jamais.

Q. Et vous ne connaissez pas d'actes de cruauté à son égard?—R. Je n'en connais pas. Je crois que les animaux sont très bien une fois embarqués.

Q. Vous expédiez un grand nombre d'animaux?—R. Oui.

Q. N'avez-vous jamais donné instruction à vos hommes de ne pas abattre, à bord du vaisseau, les animaux qui viendraient à s'estropier?—R. Je n'ai pas eu récemment à donner des instructions aux contremaîtres, parce que ce sont des hommes qui sont à mon service depuis 8 ou 10 ans, et qu'ils en savent autant et peut-être plus que moi de ce commerce. J'ai pleine confiance dans les hommes, sinon je ne leur confierais pas le soin de mes animaux.

Q. Mais les hommes préposés au bétail abattraient un animal estropié afin de l'empêcher de souffrir?—R. Je le croirais.

Q. Le recouvrement de l'assurance ne dépend pas de la mort naturelle de l'animal?—R. Il dépend simplement de la mort de l'animal, pour quelque cause que ce soit.

Q. Si un animal avait l'épine dorsale fracturée et qu'il fut débarqué vivant, que se passerait-il?—R. Je ne pense pas que je pourrais toucher l'assurance.

Q. Mais le bouvier abattrait à bord l'animal qui serait ainsi blessé ?—R. Oui.

Q. Et la compagnie d'assurance paie l'assurance dans ces circonstances ?—R. Elle paie sur la production d'un certificat de perte.

M. CUNNINGHAM.—Il faut que les animaux débarquent en marchant, et s'ils ne marchent pas l'assurance est payée.

Q. Vous toucheriez alors l'assurance si l'animal avait l'épine dorsale ou une jambe fracturée, et qu'il ne pût marcher pour débarquer ?—R. Oui.

Q. Et il n'y a pas de raison pour laquelle on doive le garder vivant pour obtenir l'assurance ?—R. De raison aucune.

Q. Il est dit dans le livre de M. Plimsoll que les hommes préposés au soin du bétail ont instruction de ne pas abattre l'animal, parce que, s'ils le font, les compagnies d'assurance refuseront de payer ?—R. Ce n'est pas le cas.

Q. Il serait de l'intérêt de l'expéditeur de faire abattre immédiatement un animal qui serait gravement estropié ?—R. Oui ; et il en serait aussi de l'intérêt des compagnies d'assurance, parce qu'elles auraient les débris et qu'il leur faudrait toujours payer, à moins que l'animal ne débarquât en marchant. Il n'y a d'intérêt pour personne à garder vivant un animal après qu'il est gravement blesssé.

Q. Les contremaîtres sont aussi intéressés à débarquer le bétail en bon état ?—R. Naturellement ils le sont.

Q. Si un contremaître débarquait son bétail en mauvais état, vous ne le garderiez pas à votre service ?—R. Non, monsieur, et je verrais à ce qu'il n'eût pas d'emploi de tout autre expéditeur.

Ceci termine la déposition du témoin.

JOHN CROWE, de la Cité de Montréal, membre de la *Dominion Live Stock Association* et exportateur de bestiaux du Canada en Angleterre, dépose comme suit :

Par M. Smith :

Q. Vous avez entendu les dépositions des deux messieurs qui font partie de votre association, M. Bickerdike et M. Coughlin ; approuvez-vous tout ce qu'ils ont dit ?—R. La plus grande partie, oui.

Q. Voudriez-vous nous dire quelle est votre manière de voir relativement à cette question de commerce d'exportation de bétail et sur quels points vous différez d'avec eux ?—Je diffère avec eux un peu relativement à l'espace qu'on devrait accorder à chaque animal.

Q. Quel espace devrait-on, à votre avis, accorder à chaque animal ?—R. D'après mon expérience je trouve que 2 pieds 6 pouces suffisent pour le bétail gras, tout de même je ne vois pas d'objectien à prendre 2 pieds 8 pouces si je puis l'obtenir. C'est à peu près la seule question sur laquelle je diffère avec eux.

Q. Pensez-vous que le gros bétail puisse se coucher dans un espace de 2 pieds 6 pouces ?—R. Oui, monsieur, je les ai tous vus couchés à l'aise.

Q. En avez-vous vus deux ou trois couchés à la fois ?—R. Oui, j'en ai vu quatre.

Q. Tous couchés ?—R. Oui, monsieur.

Q. Y a-t-il d'autres questions sur lesquelles vous désireriez être examiné ?—R. Je pense que quelque soient les règlements que puisse faire le gouvernement, ces règlements devraient être absolus.

Q. Et vous ne voudriez pas laisser les règlements à la discrétion de l'inspecteur ?—R. Non ; l'inspecteur devrait être là pour voir à ce que les règlements soient exécutés. Et je mettrais au nombre des devoirs de l'inspecteur l'obligation de surveiller le traitement que les bouviers reçoivent, la nourriture et le logement qu'on leur donne devraient être sous le contrôle de l'inspecteur, de manière à obliger les lignes à nourrir convenablement les hommes. J'ai entendu des hommes, à leur retour d'Europe, se plaindre qu'ils étaient mal nourris.

O. De quelles lignes les avez-vous entendus se plaindre ?—R. Je les ai entendus se plaindre de deux ou trois lignes.

Q. Vous rappelez-vous les noms des lignes dont ils se plaignaient ?—R. Je ne veux pas mentionner les noms, mais je vais dire ce que j'ai constaté par mon expé-

rience. Je puis avoir des hommes qui préfèrent traverser par la ligne Hansa sans salaire plutôt que de passer par d'autres lignes avec salaire. Telle est mon expérience. Ils nourrissent et traitent bien les hommes sur la ligne Hansa. Les hommes y trouvent une bonne nourriture et la compagnie leur donne un logement convenable à bord. Je crois qu'aucun vaisseau qui ne nourrit pas convenablement les hommes ne devrait être admis à transporter du bétail, parce que les hommes ne sont pas capables de bien faire leur service s'ils ne sont pas convenablement nourris.

Q. Mais il y a plusieurs espèces de nourriture pour les hommes; si on leur donne une bonne nourriture simple, c'est souvent la meilleure ?—R. Si les hommes ont une bonne nourriture simple c'est tout ce qu'ils demandent.

Q. Pensez-vous qu'il n'exigeraient pas un menu d'hôtel ?—R. Ils ne demanderaient rien de la sorte. J'ai entendu les contremaîtres déclarer que, sur un certain steamer, les hommes étaient mis à demi-ration et qu'ils n'étaient pas capables de faire leur service. C'était à bord d'un des steamers de M. Reford, relativement auquel je lui ai écrit.

Q. Quel était le nom de ce steamer ?—R. C'était le *Gerona*, et voici la lettre de recommandation de la part du capitaine de ce steamer, qu'il donna au contremaître qui s'est plaint du traitement que les hommes avait subi. Je produis maintenant cette lettre et je désire qu'elle fasse partie de mon témoignage. Voici cette lettre:

"Steamer *Gerona*,

"DUNDEE, 3 décembre 1890.

"Ceci est pour certifier que Lawrence Donhahue, qui a fait deux traversées avec moi de Montréal à Dundee, ayant chaque fois sous ses soins 500 bêtes à cornes, s'est conduit dans les deux occasions à ma satisfaction, qu'il a excessivement bien pris soin du bétail qui lui était confié, et qu'il a débarqué les animaux en bon état. Je puis le recommander à quiconque aurait besoin des services d'un contremaitre.

(Signé) ALEXANDER ANDERSON,
Capitaine."

Je crois que règle générale les contremaîtres sont bien nourris à bord. On leur donne un passage d'entrepont.

Par M. Greenshields:

Q. Les contremaîtres ont un passage d'entrepont ?—R. Ils ont droit à un passage d'entrepont et ils l'ont.

Q. Dans quelle partie du navire les hommes prennent-ils leur nourriture ?—R. Je crois qu'il la prennent là où ils peuvent l'avoir. Je leur ai entendu dire qu'ils mangeaient sur des planches, sans assiettes et sans fourchettes.

Par M. Smith;

Q. N'ont-ils pas comme les contremaîtres un passage d'entrepont ?—R. Non, monsieur.

Q. Dans quelle partie du navire les hommes reçoivent-ils la nourriture ?—R. On la leur donne à l'ouverture de la cuisine.

Q. A la porte ?—R. Oui.

Q. Et on ne met pas de table pour eux ?—R. Pas de table du tout, monsieur. Ce serait trop bon pour eux. Ils mangent ce qu'ils peuvent avoir sur une balle de foin, et c'est probablement la meilleur place qu'ils peuvent se procurer pour prendre leurs repas. Quelques-uns des contremaîtres vous diront un peu plus tard comment les aides sont nourris.

Q. S'ils signaient le rôle d'engagement, ils auraient la même nourriture que les matelots ?—R. Oui, ils auraient la ration du bord.

Q. Et désirez-vous qu'ils signent le rôle d'engagement ?—R. Oui, mais nous voulons confier le soin du bétail à nos propres hommes.

Q. Les contremaîtres n'ont généralement pas de plaintes à faire ?—R. Non, monsieur, règle générale les contremaîtres sont bien nourris.

Par M. Greenshields :

Q. Quelle classe d'hommes expédiez-vous comme contremaîtres avec vos bouviers ?—R. Nous employons des hommes de premier ordre ; des hommes sur lesquels je compte tout autant que les armateurs comptent sur le capitaine du vaisseau. Si l'accommodement était meilleur pour les aides, on pourrait obtenir une meilleure catégorie d'hommes que ceux qu'il nous faut engager parfois aujourd'hui. Naturellement, il nous faut nous tirer d'affaires le mieux qu'on peut lorsque nous ne pouvons pas nous procurer des hommes, vu que nous avons à nous assurer d'un certain nombre. Pendant que je suis sur ce sujet, je dirai que je préférerais restreindre le nombre d'aides à 3 hommes par 100 animaux, si nous pouvions obtenir de meilleurs moyens de logement pour les hommes.

Q. Vous pensez que trois hommes suffiraient pour prendre soin de 100 bêtes à cornes ?—R. Oui ; 3 hommes sous les ordres du contremaître.

Q. Je suppose que vous recommanderiez que des lumières électriques soient mises à bord des vaisseaux à bestiaux ?—R. Oui ; je recommanderais des lumières électriques, mais même tel que c'est aujourd'hui je ne mettrais pas plus que 3 hommes par 100 bêtes à cornes. Je crois que ce serait une très bonne chose si nous avions des lumières électriques à bord des steamers.

Q. Seriez-vous en faveur d'un règlement obligeant les vaisseaux à bestiaux d'être éclairés à la lumière électrique ?—R. Oui, monsieur. Je pourrais dire que la nourriture pour le bétail devrait être aussi fournie par le propriétaire des animaux. La principale raison que j'en ai, c'est que je ne pense pas que les armateurs mettraient suffisamment de foin à bord pour le bétail si on laissait la chose à leur discrétion. Ils restreindraient la quantité de foin à mettre à bord, de manière à faire de la place pour d'autres articles de cargaison.

Q. Vous craignez, je suppose, qu'ils nourrissent le bétail comme ils nourrissent les hommes qui en ont soin ?—R. Oui, monsieur ; je le craindrais fort. Je pense qu'ils mettraient à bord moins que nous en mettons aujourd'hui. J'ai parfois des difficultés avec eux relativement à la quantité de nourriture que je mets à bord. Je veux en mettre suffisamment, et ils me disent que je veux en mettre trop.

Q. Je suppose que vous vendez le surplus de l'autre côté ?—R. Non, monsieur ; je m'en sers pour les animaux de l'autre côté.

Q. S'il vous en restait une certaine quantité, qu'en feriez-vous une fois rendu de l'autre côté ?—R. Je la vendrais. J'ai mis 310 lbs de foin sur un steamer à la clôture de la navigation, et les animaux ont été à court de nourriture pendant un jour vu qu'il s'est trouvé que nous avons eu une longue traversée. C'était un steamer dont la course était calculée à 12 jours, mais il a pris 18 jours à traverser.

Q. Vous désirez alors mettre à bord plus de nourriture qu'il n'en faut ?—R. A l'automne je mets de la nourriture en abondance à bord afin que les animaux ne soient pas à court si la traversée est longue. Il vaut mieux avoir trop de nourriture que de voir le bétail sans manger pendant un jour.

Q. Je suppose qu'il n'y aurait pas grand mal si les animaux étaient sans manger pendant un jour ?—R. Ce ne serait pas un grand mal.

Q. Qu'arriverait-il s'ils étaient sans nourriture pendant deux ou trois jours ?—R. Ils affaibliraient considérablement en deux jours. Je désire maintenant dire, relativement à la détention du steamer *Norse King*, lorsqu'on l'a soupçonné d'avoir de la pleuro-pneumonie à bord, que j'avais 300 têtes de bétail sur ce steamer. Nous avons présenté une réclamation pour ce retard et j'ai reçu une lettre de sir Charles Tupper me disant que notre réclamation devait être présentée par l'entremise du gouvernement canadien au gouvernement anglais. Je peux dire que l'inspecteur en Angleterre a d'abord admis le vaisseau et que, réflexion faite, il est revenu sur sa décision et a détenu les animaux sur soupçon de pleuro-pneumonie. Il les a fait attendre pendant 5 jours après qu'ils avaient été libérés à Londres, et l'inspecteur de Dundee n'a donné que deux jours après avis aux vendeurs que le bétail était libéré,

Q. Si vous avez une réclamation à présenter, elle fera l'objet d'une affaire distincte de cette enquête, et je présume que vous aurez à la présenter par l'entremise du secrétaire d'Etat.

M. CROWE.—J'avais 300 têtes de bétail sur le *Straits of Magellan* et j'ai perdu £2 par tête. Toutes les pertes que j'ai subies étaient à cause de l'insuffisance de l'assurance. Mes meilleurs animaux ont tous été tués ; c'était presque tout du bétail d'engraissement.

Q. On a dit qu'ils étaient dans un très triste état quand ils ont débarqué ?—R. Ils étaient dans un état mitoyen, mais non pas dans un très triste état.

Q. Vous n'avez pas fait de pertes sur eux ?—R. J'ai perdu $10 par tête sur le bétail que je n'avais pas suffisamment assuré.

Q. Mais sur le bétail d'engraissement vous n'avez rien perdu ?—R. Rien sur les animaux débarqués vivants. Il s'en est perdu 37 sur le pont des gaillards.

Q. Comment la chose est-elle arrivée ?—R. Ils ont été emportés à la mer, et 63 ont été suffoqués à l'entrepont par suite de manque de ventilation.

Q. S'il y avait eu un aménagement permanent, tel que l'on décrit ici les messieurs qui ont donné leur témoignage, s'il y avait eu des compartiments faits en planches de deux pouces posées sur une charpente à cornières de fer, et si le vaisseau avait été muni d'évantails mécaniques, croyez-vous que ces animaux auraient été perdus ?—R. Je crois que si le vaisseau avait eu toutes ces améliorations il aurait pu traverser sans accidents. Je pense que c'est un très bon steamer.

Q. Est-ce un gros steamer ?—R. Oui, monsieur ; et il est un très bon steamer.

Q. Vous pensez que si le vaisseau avait été convenablement amenagé, conformément aux recommandations qu'on nous a faites, une grande partie des animaux à bord du *Straits of Magellan* n'auraient pas été perdus ?—R. Je le crois.

Par M. Greenshields :

Q. Une proportion considérable du bétail que vous exportez est du bétail d'engraissement ?—R. Oui, monsieur, et j'ai aussi expédié environ 4,000 gros animaux cette année.

Q. Combien d'animaux à engraissement avez-vous expédié ?—R. J'en ai expédié 12,000, ce qui fait 16,000 têtes de bétail en tout.

Q. Etait-ce un commerce profitable cette année ?—R. Non, monsieur ; cette année a été très mauvaise.

Q. Est-ce à cause du fait que vous n'aviez pas suffisamment d'assurances que vous avez subi des pertes ?—R. Non, monsieur ; nous avons acheté du bétail à un prix élevé au printemps, et les marchés anglais étaient très mauvais.

Q. Ce n'est pas à raison des pertes que vous avez faites à bord que vous avez souffert ?—R. Pas autant qu'à cause des mauvais marchés. J'ai débarqué tous les animaux que j'ai expédiés en bon état à l'exception d'une consignation. J'ai eu 88 consignations, et sur ces 88 tous les animaux ont débarqué en bon état, sauf dans le cas de 5 steamers qui ont essuyé du mauvais temps entre le 1er et le 12 de novembre. Sur le total des steamers il n'y en a qu'un d'où je puis dire les animaux sont sortis en mauvais état, et il peut se faire que nous ayions un mauvais contremaître. Bien que généralement nous ayions de bons contremaîtres, il y a tout de même des exceptions à toute règle générale.

Par M. Smith :

Q. Vous pensez que si le soin des bestiaux était confié à un contremaître incompétent, il s'ensuivrait probablement des pertes ?—R. Oui, monsieur ; vous pouvez dire sur le champ si le soin du bétail est confié à un mauvais contremaître. Vous ne pourriez être longtemps dans le commerce si vous employiez de mauvais contremaîtres.

Q. Quel salaire donnez-vous à ces contremaîtres ?—R. Je leur donne de $70 à $100 pour chaque voyage.

Q. Et combien donnez-vous aux aides ?—R. $25 ou $30 ou $10, et à quelques-uns nous ne donnons que £1 sterling. Ce sont des individus qui veulent avoir leur passage pour rien.

Q. Ce sont les hommes au sujet desquels on a formulé des plaintes, je suppose ? —R. Nous leur donnons ces $5 pour qu'ils s'intéressent au bétail. Nous leur disons que s'ils travaillent bien on les paiera une fois rendus de l'autre côté.

Q. Un médecin ne vous a-t-il jamais demandé un passage à bord d'un de ces vaisseaux à bestiaux?—R. Non, monsieur; je ne me rappelle pas qu'un médecin se soit jamais adressé à moi.

Q. Un *clergyman* ne s'est-il jamais adressé à vous?—R. Non, monsieur, mais il y a un grand nombre de fils de cultivateurs qui viennent d'Ontario et désirent traverser avec le bétail.

Q. Des avocats ne se sont-ils jamais adressés à vous pour traverser avec le bétail? —R. Non, monsieur; les avocats ne pourraient guère vivre avec l'espèce de nourriture qu'ils ont à bord des steamers.

Q. N'avez-vous jamais reçu de demande de la part d'un membre du parlement pour cette position, parce qu'on a dit qu'il en était traversé avec le bétail?—R. Non, monsieur. J'ai vu cela dans un journal, mais je pense que cela venait d'un agent maritime dans le but de jeter le blâme de tout ce qui pourrait arriver à bord du steamer sur les épaules des expéditeurs de bestiaux à raison du fait qu'ils confient le soin du bétail à des hommes incompétents. Nous fournissons de très bons hommes pour prendre soin du bétail pendant la traversée, et je pense que c'est pour jeter du ridicule que l'agent maritime a dit cela.

Q. Vous voulez confier le soin de votre bétail à des hommes sur lesquels vous pouvez compter, et c'est pourquoi vous insistez sur le fait d'être admis à fournir vos propres hommes?—R. Oui; si l'on faisait un règlement décrétant que les steamers doivent fournir les hommes, je les laisserais aussi fournir le bétail.

Par M. Greenshields:

Q. Et relativement à l'assurance? Croyez-vous que le navire doive régler cette question pour vous?—R. Je crois que chaque expéditeur devrait placer son assurance là où il lui plaît.

Q. Vous ne laisseriez pas cela entre les mains des compagnies de steamers?—R. Non; il devrait avoir le pouvoir de juger par lui-même si le certificat est bon ou non. Dans le cas où un navire périrait totalement, les armateurs, dans de telles circonstances, auraient tout en mains. Il s'est perdu un navire à l'île d'Anticosti, et les armateurs réclamaient le fret avant de payer l'assurance sur le bétail.

Q. Vous n'aimez pas cet arrangement par lequel les lignes régulières règlent pour vous votre assurance?—R. Non, monsieur; je préférerais régler cela moi-même.

Q. Ne vous feraient-elles pas un prix pour le fret sans l'assurance?—R. Vous avez à prendre le tout ou aller payer ailleurs l'assurance.

Q. Ceci en somme vous obligerait à payer une double assurance?—R. Oui.

Par M. Smith:

Q. Avez-vous, relativement à la présente affaire, des recommandations à présenter et qui, à votre avis, seraient de nature à rendre le commerce plus sûr?—R. Je crois que la morte-charge devrait être mise à bord de tous les steamers avant d'embarquer le bétail. Je crois qu'il devrait y avoir une loi stipulant qu'on ne devra pas embarquer d'animaux pendant le chargement d'autre cargaison. Il n'y aurait pas sur les quais toute la confusion dont M. Coughlin a parlé si la cargaison était chargée avant le bétail.

Q. Ne pourriez-vous pas régler cette affaire avec les armateurs?—R. Non; ils veulent faire tout le chargement du steamer en même temps. Ils veulent prendre la morte-charge et construire en même temps les compartiments, et ceci est un mal pour les animaux. Jusqu'à ce que nous ayions plus de facilités sur les quais, je pense que nous pourrions amoindrir les souffrances des animaux si on commençait le chargement au point du jour le matin, alors que le navire serait prêt à mettre à la voile après avoir pris le bétail à bord. J'ai amené sur les quais une bonne partie de mes animaux dans des wagons. Ce n'est pas pendant le jour que je les ai amenés, c'était pendant la nuit.

M. Coughlin—J'ai parlé du manque de facilité pour amener le bétail. J'ai dit que les animaux devraient être amenés sur les quais par des wagons pendant le jour, mais nous ne pourrions pas y arriver parce qu'il n'y a pas suffisamment de place sur les quais, prétend-on.

M. CROWE—Ce serait une bonne chose si nous pouvions les expédier dans les wagons la nuit et les y laisser jusqu'à ce que nous commençions à les embarquer au point du jour le matin. Si les commissaires du havre pouvaient faire des arrangements par lesquels le bétail serait transporté sur les quais dans des wagons, ceci faciliterait considérablement le commerce.

M. Smith pose ici quelques questions à M. Henry Bulmer, président des commissaires du havre de Montréal.

Q. On a dit, M. Bulmer, que les difficultés qu'on éprouve pour l'embarquement du bétail ici provient de ce que les commissaires du havre et les compagnies de chemins de fer ne donnent pas suffisamment de facilités. Avez-vous des explications à donner à ce sujet ?—

M. BULMER—Je puis dire qu'il existe un règlement municipal ainsi qu'un règlement du port décrétant qu'aucun train ne pourra circuler avec des locomotives sur les quais pendant le jour. Notre quai est très étroit et, en admettant même que cette restriction ne serait pas appliquée et qu'on permettrait d'amener du bétail dans les wagons, il n'y a pas suffisamment de place sur nos quais pour accommoder les présentes lignes de chemins de fer. On a dit ici qu'on pourrait faire des arrangements pour conduire sur les quais des trains de bestiaux, mais nous n'y avons que deux voies ferrées et nous n'avons pas de place pour une troisième. Le Grand-Tronc et le Pacifique canadien ont chacun une ligne sur les quais, bien que les voies appartiennent aux commissaires du havre. Chaque fois qu'il leur faut remuer les wagons, il leur faut enlever les wagons sur toute la ligne, et s'ils tentaient d'amener un train de bestiaux dans le jour, il se trouveraient dans la nécessité d'enlever tous les wagons sur la voie. Tous les trains circulent pendant la nuit, et jusqu'à ce qu'on pose une troisième voie, qui servirait au commerce du bétail, il serait impossible d'amener tous les animaux dans les wagons.

Par M. Greenshields :

Q. Et ces wagons destinés à d'autres marchandises sont laissés sur les voies pour être chargés ?—R. Oui ; ceci se fait pendant la nuit. Vous ne pouvez faire circuler deux trains sur la même voie, et jusqu'à ce que nous ayions une troisième voie le bétail ne peut être amené dans les wagons.

Par M. Smith :

Q. A-t-on en vue un plan quelconque par lequel on pourrait remédier à cet état de choses ?—R. Oui ; on peut y remédier au moyen des nouveaux plans du port qui ont été préparés et qui attendent maintenant d'être adoptés. Lorsque ces améliorations du port auront été exécutées, il y aura de la place pour une autre ligne sur les quais.

Q. Ceci remédierait-il à la difficulté ?—R. La question de la circulation des trains pendant le jour, ce qui serait peut-être de nature à gêner le commerce général, se présenterait. Je n'ai pas le moindre doute que les choses pourraient s'arranger de manière à faire circuler des trains de bestiaux sur les quais à des heures spéciales.

Par M. Greenshields :

Q. On ne pourvoit pas dans ces améliorations du port à des arrangements spéciaux pour l'arrangement du bétail. On n'y pourvoit pas plus à améliorer les moyens d'expédier du bétail que pour toute autre marchandise ?—R. Il y aurait plus de moyens de quaiage.

Q. Je comprends que vous aurez une autre ligne de chemin de fer, mais il n'y a pas de dispositions spéciales pour le commerce du bétail autres que celles qui existent aujourd'hui, sauf qu'il y aura plus d'espace sur les quais ?—R. Depuis deux ou trois ans, on a fréquemment soulevé la question de la construction d'un quai spécial où tous les animaux seraient mis à bord des vaisseaux. La dernière fois que la question s'est présentée, elle a été très vigoureusement exposée aux commissaires du havre, et il fut décidé que si les armateurs et les expéditeurs de bestiaux pouvaient s'entendre sur le choix d'un endroit particulier pour ce commerce, les commissaires du havre essaieraient de les contenter. Il serait inutile pour les commissaires du

havre de réserver des quais spécialement pour ce commerce de bétail, si les vaisseaux ne veulent pas y aller. C'est là la position dans laquelle se trouve aujourd'hui cette question.

Q. Jusqu'à ce que les expéditeurs d'animaux et les armateurs tombent d'accord sur l'endroit, les commissaires du havre ne pourront rien faire ?—R. Les commissaires du havre ne peuvent dire d'une manière absolue aux armateurs : "Vous devez conduire votre vaisseau à tel endroit, car nous ne pouvons charger de bestiaux ailleurs."

Par M. Smith :

Q. Y a-t-il des difficultés à expédier aujourd'hui du bétail pris à bord des trains pendant la nuit ?—R. Les trains de bestiaux sont aujourd'hui amenés sur les quais pendant la nuit.

Q. Alors quelle est la difficulté à l'embarquement du bétail pris à bord des wagons ?—R. Il vous faut amener le bétail dans l'après-midi si les expéditeurs veulent avoir leurs animaux.

Suite de l'examen de M. Crowe.

Q. Embarque-t-on des animaux pendant la nuit présentement ?—R. On les embarque à bonne heure le matin, mais les expéditeurs envoient chercher le bétail dans les cours lorsqu'ils veulent l'avoir, que ce soit le jour ou la nuit.

Q. Existe-t-il un endroit où vous ayiez vu expédier du bétail d'une manière aussi défectueuse que dans ce port ?—R. Oui, monsieur. Je les ai vus expédier en Irlande d'une manière pire qu'ici.

Q. Ceci est trop loin. Contentons-nous de parler d'endroits plus rapprochés du pays ?—R. Je trouve qu'il est très curieux de voir M. Plimsoll se mêler de notre commerce ici quand, s'il prêtait un peu plus d'attention à la manière avec laquelle on expédie du bétail d'Angleterre, il constaterait qu'il y a bien plus lieu à des améliorations là-bas. Pour ce qui est de l'expédition du bétail de ce côté-ci, je puis dire qu'il existe un bon système d'expédition de bétail à Boston, New-York et Portland, où les animaux sont amenés le long du steamer dans les wagons.

Q. Existe-t-il un bon système à Québec où on peut les amener sur les quais et les faire passer directement des wagons sur les steamers ?—R. Je ne sais pas ; j'ai fait embarquer du bétail à cet endroit, mais je n'y suis pas allé.

Q. Croyez-vous que ce serait une amélioration que d'expédier du bétail de Québec au lieu de Montréal pendant les chaleurs ?—R. Je ne le crois pas. Ce port-ci me suffit pour en expédier mon bétail,

Q. Mais vous avez mentionné un grand nombre de difficultés ici, qui semblent être insurmontables ?—R. Je crois qu'un homme peut lui-même surmonter beaucoup de difficultés s'il s'occupe de son affaire. Si vous ne pliez pas au désir des compagnies de steamers qui demandent d'amener votre bétail au vaisseau au milieu du jour, vous pouvez surmonter quelques-unes des difficultés.

Q. Et si vous ne le faites pas, le vaisseau aura à attendre, je suppose ?—R. Je le pense ; et quand je crois que c'est nécessaire, j'essaie de les faire attendre.

Q. Et vous amenez votre bétail la nuit ?—R. Oui.

Q. Et vous n'avez pas de difficultés ?—R. Il n'y a pas de difficultés quand vous embarquez votre bétail au point du jour le matin. Toute l'affaire se résume dans le fait que vous devriez faire un règlement obligeant les steamers de terminer le chargement de leur autre cargaison avant de prendre le bétail à bord.

Q. Cela serait très bien dans le cas d'une consignation considérable d'animaux, mais si un homme n'expédiait que 10 ou 20 têtes, il pourrait se faire que le steamer ne l'attendît pas ?—R. Oui ; mais je pense que s'ils étaient tenus de terminer leur cargaison avant de prendre le bétail, cela serait une grande amélioration. Il devrait être aussi stipulé que les animaux devraient être embarqués la nuit ou à bonne heure le matin.

Q. Vous êtes un grand expéditeur d'animaux et vous devez connaître quelque chose de ce commerce. Comment ces animaux sont-ils traités à bord du vaisseau en

se rendant en Angleterre, sont-ils soumis à de mauvais traitement?—R. Non, monsieur.

Q. Vous avez lu le livre de M. Plimsoll?—R. Oui.

Q. Vous avez lu le passage où il est dit que le bétail était traité avec cruauté, et qu'il avait les jambes fracturées?—R. Ce n'est pas le cas. Je sais qu'en réalité si vous donnez du foin et du grain moulu à vos animaux ils s'amélioreront pendant la traversée.

Q. C'est-à-dire pendant les mois d'été?—R. Oui; ou en automne s'ils ont une bonne traversée- Si vous les soignez très bien, ils auront une bien plus belle apparence une fois rendus de l'autre côté qu'ils n'en avaient lorsqu'ils se sont embarqués ici.

Q. Ceci est votre expérience?—R. C'est mon expérience.

Q. Et vous êtes un expéditeur d'animaux depuis combien de temps?—R. J'ai été un expéditeur d'animaux toute ma vie, mais je ne suis ici que depuis 4 ans.

Q. Avez-vous fait le commerce en Irlande comme expéditeur de bétail?—R. Oui, monsieur, et en Ecosse et Glasgow.

Q. Et vous avez assisté au débarquement des animaux une fois rendus de l'autre côté de l'Atlantique?—R. Oui, monsieur; et je les ai vus abattre aussi sans qu'ils eussent la moindre marque de meurtrissure ou toute autre chose. De fait, je puis vous dire qu'il est difficile de mettre la main sur un animal maltraité en Canada.

Q. De sorte qu'à votre avis le commerce est bien conduit ici?—R. Oui, il est bien conduit. Cependant, il y a lieu de l'améliorer.

Q. Le bétail canadien porte moins de marques que tout autre bétail?—R. Oui. Un boucher anglais achète un animal importé d'Irlande et expédié à Liverpool, à Londres ou à Glasgow, et très souvent la chair porte des marques de coups de bâton ou d'autres marques.

Q. Comment le bétail est-il expédié d'Irlande en Angleterre?—R. Quelque chose comme l'image que contient le livre de M. Plimsoll.

M. GREENSHIELDS.—C'est probablement de là que vient l'idée.

M. CROWE.—C'est de là qu'elle vient bien sûr, si quelqu'un ne l'a pas inventée.

M. SMITH.—Vous pensez que si nous avions des règlements officiels qui embrasseraient toutes les améliorations dont nous parlons, il n'y aurait pas à redire relativement au commerce du bétail du Canada en Angleterre?—R. Je ne crois pas qu'il y aurait lieu de le faire.

Q. Vous pensez que tous les griefs disparaîtraient?—R. Oui, je le pense.

Q. Et vous croyez que le bétail aurait ses aises pendant la traversée?—R. Oui; et je crois de plus que tous les vaisseaux devraient être tenus de se conformer aux règlements, que ce soient des vaisseaux de lignes régulières de ce port ou des vaisseaux allant à la cueillette.

Q. Croyez-vous que des compartiments permanents sur le pont des gaillards rendraient les animaux plus confortables?—R. Oui.

Q. Je suppose que les vaisseaux pourraient transporter les mêmes compartiments aller et venir?—R. Oui. Avec les améliorations modernes et des charpentes en fer pour les abris du pont des gaillards, les animaux pourraient être transportés bien et confortablement.

Q. Pensez-vous que des mortalités soient arrivées parmi les animaux par suite du fait que des "rôdeurs" n'étaient pas bien aménagés?—R. Non, monsieur; je crois que toutes les mortalités ont eu pour cause les mauvais temps.

Q. Oui, mais les vaisseaux sont censés être construits pour le mauvais temps, ils peuvent avoir été construits pour un commerce et mis à un autre pour lequel ils ne conviennent pas, et ceci pourrait amener les accidents en question?—R. Oui, monsieur; mais il y a des circonstances exceptionnelles où une affreuse mer peut venir s'abattre sur un vaisseau et à laquelle rien ne pourrait résister. Prenez le cas du steamer *Iowa*. Je prétends que l'*Iowa* est un des meilleurs vaisseaux à bestiaux dans le monde, et, tout de même, il a perdu dans une seule traversée 500 têtes de bétail sur 600.

Q. Avait-il des animaux sur le pont des gaillards?—R. Oui.

Q. De quel genre étaient les compartiments ?—R. Ils étaient fixés au moyen de contre-fiches en fer prises au-dessous des bastingues du plat-bord, et ils étaient construits en bon bois.

Q. Mais cet aménagement n'était pas permanent?—R. Je crois qu'il l'est maintenant, mais il ne l'était pas à l'époque de ces pertes. Il a perdu un bon nombre de bestiaux à l'entrepont.

Q. S'il y avait une bonne ventilation pour le bétail pendant le mauvais temps, et que les animaux fussent convenablement attachés par le cou, seraient-ils tués ?—R. Je pense que le vaisseau peut rouler assez pour tuer du bétail dans le mauvais temps.

Q. Est-ce que la charge du pont des gaillards ne serait pas de nature à alourdir son sommet ?—R. Non, s'il était convenablement arrimé.

Q. Le bétail est-il plus en sûreté sur le pont des gaillards ou à l'entrepont en hiver ?—R. Il est plus en sûreté sur le pont des gaillards si l'aménagement est bon.

Q. Alors tout ceci se résume, en très grande partie, à une question d'aménagement fixe et solide ?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que les animaux ne souffrent pas du froid sur le pont des gaillards en hiver ?—R. Non ; Ils n'ont pas plus froid ou autant que dans les champs.

Q. Pensez-vous que si les vaisseaux à bestiaux avaient de l'huile pour en répandre sur la mer pendant la tempête, cela leur aiderait?—R. Je crois que cela leur aiderait?—R. Je crois que cela leur aiderait beaucoup. J'ai entendu les capitaines de la ligne Hansa parler très favorablement des bons effets de l'huile. Ils s'en servent pour leurs steamers. Je leur ai entendu dire que, en trois ou quatre occasions, alors qu'ils essuyaient du mauvais temps, ils ont répandu de l'huile sur la mer et ceci a eu un très bon effet.

Q. Vous objectez-vous à ce qu'il soit défendu que le bétail soit transporté sur le pont des gaillards des steamers en hiver ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous dites qu'on pourrait transporter du bétail sur le pont des gaillards en hiver ?—R. Oui, assurément, s'ils ont de bons compartiments. Je pense qu'on devrait construire des compartiments solides au point de mettre le bétail aussi en sûreté que s'il était à l'entrepont.

Q. Recommanderiez-vous que les compartiments soient recouverts ?—R. Oui ; j'y poserais une couverture d'un bout à l'autre.

Ceci termine la déposition du témoin.

JOHN OGILVY, marchand de la ville de Montréal, dépose comme suit :

Par M. Greenshields :

Q. M. Ogilvy, vous avez eu l'occasion de traverser l'Atlantique plusieurs fois pour aller en Angleterre ?—R. Oui.

Q. Depuis combien d'années ?—R. Depuis 45 ans.

Q. N'avez-vous jamais traversé dans des vaisseaux qui transportaient du bétail ?—R. Oui.

Q. Avez-vous eu l'occasion de remarquer comment ces animaux étaient traités pendant la traversée ?—R. J'ai pris beaucoup d'intérêt à l'expédition du bétail, et j'ai toujours surveillé la manière avec laquelle les animaux étaient traités, etc.

Q. Vous n'avez pas d'intérêts pécuniaires dans le commerce de bétail ?—R. Aucun.

Q. Quel a été le résultat de vos observations relativement au traitement des bestiaux à bord des vaisseaux ?—R. Ils ont toujours été très bien traités sur le vaisseau où je me trouvais.

Q. Vous avez fait plus d'un voyage sur un vaisseau à bétail ?—R. Oui ; j'en ai fait plusieurs, une quinzaine, je suppose.

Q. Vous avez conséquemment traversé sur des vaisseaux qui transportaient un nombre considérable d'animaux ?—R. Oui.

Q. Vous voyagez à bord des vaisseaux de la ligne Beaver ?—R. Oui.

Q. Avez-vous remarqué l'état du bétail lorsqu'il était débarqué ?—R. Oui.

Q. Et vous les avez vus de jour en jour à bord du steamer ?—R. Oui.

Q. Et quel était l'état des animaux lorsqu'ils étaient débarqués ?—R. Je pense que règle générale ils étaient dans un meilleur état qu'à leur départ de Montréal.

Q. Avez-vous vu quelqu'un des hommes les traiter avec cruauté, les battre, brûler du foin dans leurs oreilles, ou faire quelque chose de la sorte ?—R. Jamais.

Q. Vous n'avez pas remarqué qu'on avait intérêt à les faire tenir debout pendant la traversée ?—R. Non.

Q. Le bétail se couchait-il ?—R. Oui ; il se couchait à l'aise.

Q. Et dans le cours de vos observations vous n'avez pas vu des hommes préposés au soin du bétail essayer de les faire tenir debout ou de les empêcher de se coucher ?—R. Jamais.

Q. Ce bétail était sous les soins de contremaîtres, et ceux-ci avaient des aides sous leurs ordres ?—R. Oui ; les animaux étaient sous les soins d'un ou deux contremaîtres.

Q. Et les animaux étaient bien nourris et bien traités ?—R. Oui, très-bien nourris.

Q. Vous n'avez pas d'expérience en matière d'exportation de bétail, et vous n'avez pas de recommandations à faire quant à la manière avec laquelle on devrait les expédier ?—R. J'ai toujours pris beaucoup d'intérêt à ce commerce, car l'exportation du bétail est une industrie très importante pour le Canada. Je serais très peiné de voir qu'il se ferait quelque chose pour arrêter ce commerce important.

Q. L'arrêt de l'exportation du bétail en Angleterre serait désastreux pour ce pays, n'est-ce pas ?—R. Très assurément.

Par M. Smith :

Q. Vous n'avez rien vu relativement à l'état du bétail, pendant la traversée, qui serait susceptible d'être amélioré. Ils étaient tout aussi à l'aise que dans leur étable, en tant que vous en avez vu ?—R. C'est bien cela.

Q. Avez-vous vu du bétail sur le pont des gaillards ?—R. Oui.

Q. Comment était-il traité ?—R. Très bien.

Q. Je suppose que c'était pendant les chaleurs que vous avez traversé ?—R. Je n'ai pas traversé en plein hiver, mais j'ai traversé en tout autre temps de l'année. J'ai traversé en automne, au mois de novembre.

Q. Comment étaient les animaux sur le pont des gaillards quand il faisait froid ?—R. Très bien.

Q. Etaient-ils confortables ou non ?—R. Oui, ils étaient très confortables.

Q. Et vous étiez d'avis qu'ils ne faisait pas trep froid pour eux sur le pont des gaillards ?—R. Non.

Q. Avez-vous des recommandations à faire relativement aux modifications qu'on pourrait faire à la loi qui régit le commerce de transport de bestiaux ?—R. Je n'en ai pas. Je parle tout simplement de ce que j'ai vu du traitement qu'on faisait subir au bétail en traversant l'Atlantique.

Ceci termine la déposition du témoin.

C. M. Acer, président de la Compagnie de cours à bestiaux du Grand-Tronc. et exportateur de bétail du Canada en Angleterre, dépose comme suit :

Par M. Smith :

Q. Vous avez entendu faire des recommandations au cours de la présente enquête. Recommanderiez-vous quelqu'une des manières de voir qu'on a exprimées ?—R. Je crois que quelques-unes sont très bonnes et que d'autres sont très mauvaises.

Q, Dites-nous les recommandations que vous approuvez ?—R. Nous sommes tous très égoïstes, et il semble exister beaucoup d'intérêt personnel dans cette question. Je suppose que j'en ai autant que tout autre. Je vais essayer de répondre aussi bien que je pourrai aux questions que vous pourriez me poser.

Q. Avant qu'aucune question ne vous soit posée, y at-il quelque chose que vous désirez dire au sujet du commerce en général ?—R. Je n'ai assisté aux délibérations ici que très peu de temps ce matin, et je n'ai pas entendu tous les témoignages.

Q. Croyez-vous qu'il serait sage de prohiber le transport du bétail sur le pont des gaillards en automne et en hiver ?—R. Je ne le crois pas.

Q. Vous pensez qu'il serait mieux de permettre le transport du bétail sur le pont des gaillards ?—R. Oui, soumis à certaines restrictions. Je pense que pendant quatre mois de l'année, la plupart des vaisseaux qui viennent dans ce port peuvent transporter du bétail en sûreté, c'est-à-dire, en mai, juin, juillet et août, et peut-être même pendant la première semaine de septembre ; mais lorsque les tempêtes de l'équinoxe se font sentir sur l'Atlantique, alors que les vaisseaux sont obligés de fermer leurs écoutilles, la vie des animaux, dans le présent état de choses, n'est pas particulièrement sûre. Je pense que pour les premiers quatre voyages qu'un vaisseau fait de ce port jusqu'au premier septembre, il n'y a pas lieu de s'occuper beaucoup de l'aménagement d'aucun de ces vaisseaux, de la ventilation ou de tout autre chose, mais après cette date, cette question devient très sérieuse. Je pense que tous les vaisseaux devraient être renforcés pour ce qu'il est de leur aménagement.

Q. S'il est bon de faire des règlements pour l'époque s'étendant à partir de la première semaine de septembre, pourquoi ne pas en faire pour toute l'année ? S'il est bon de donner de la ventilation aux animaux en septembre, pourquoi ne serait-il pas bon de leur donner une ventilation convenable au mois d'août ?—R. Ils ont de l'air en abondance en été. Ce n'est que lorsqu'ils ont à fermer les écoutilles que se présente la difficulté quant à la ventilation.

Q. Vous vous rappelez que le 24 du mois d'août, il y a 7 ou 8 ans, nous avons eu une des plus grosses tempêtes qu'on ait jamais éprouvé dans le golfe ou sur l'Atlantique ?—R. Je n'ai pas d'expérience quant à cela. Je n'ai pas perdu d'animaux au mois d'août.

Q. Vous n'êtes pas particulier quant à l'expédition du bétail au commencement de l'année ?—R. Non ; mais je suis très particulier après la première semaine de septembre. Je suis si particulier que dans les dernières années je n'ai pas expédié d'animaux en automne après ce mois. Je crois, qu'en considération des pertes et des avaries que subit le bétail et des bas prix en Angleterre, c'est une mauvaise transaction.

Q. Vous pensez que l'exportation du bétail d'engraissement n'est pas un commerce profitable ?—R. Je ne le pense pas. On vous dira que j'ai des préjugés contre le bétail d'engraissement et que je ne veux pas qu'il sorte du pays. Je pense que si les camarades jettent leur argent à l'eau comme ils l'ont fait cette année, et que si les animaux sont expédiés comme ils l'ont été, John Bull va s'en fatiguer tellement qu'il ne voudra pas les engraisser. Certains animaux qui ont été exportés du Canada cette année étaient des bêtes que les cultivateurs de ce pays ne voulaient pas engraisser. Ce commerce va bientôt se régulariser. Je pense qu'il n'est pas profitable d'expédier du mauvais bétail.

Q. Vous avez expédié votre bétail au sommencement de la saison ?—R. Oui, monsieur ; j'ai eu la bonne fortune, d'autres diraient la mauvaise fortune, de vendre mon bétail au commencement de l'été.

Q. Vous n'en avez pas expédié pour votre propre compte ?—R. J'en ai expédié quelques-uns, mais le plus grand nombre étaient pour le compte d'autres personnes. Ils ont cru qu'ils allaient manquer d'animaux de l'autre côté, et des Anglais sont venus ici au commencement de l'année et ont acheté mes animaux, mais il semble qu'ils ont fait une erreur dans leurs calculs.

Q. Croyez-vous en l'inspection officielle du bétail, ou pensez-vous qu'on devrait laisser les choses telles qu'elles sont ?—R. Je pense que l'inspection officielle est une bonne chose.

Q. Recommanderiez-vous de faire des règlements déterminés, ou permettriez-vous à l'inspecteur d'agir d'après son jugement ?—R. Je crois que jusqu'ici notre système d'inspection a été très bon et qu'il a été appliqué par des hommes capables, et qu'il n'y a pas de maladies contagieuses parmi nos animaux dans ce pays.

Q. Je parle de l'inspection quant à l'embarquement du bétail, la qualité de l'aménagement, l'espace accordé, etc.?—R. Je pense qu'à raison des précautions que prennent les compagnies de steamers et d'assurances ici, toute l'affaire se régularisera d'elle-même bientôt. Il y a 3 lignes de steamers qui font leur propre assurance, et elles jugent qu'elles sont directement intéressées à transporter le bétail en bon état.

Q. Vous ne pensez pas que des règlements soient nécessaires ?—R. Je ne le pense pas.

Q. Et vous croyez que les affaires telles que conduites aujourd'hui sont très bien ?—R. Oui.

Q. On propose de passer un acte du parlement donnant au gouvernement le pouvoir de faire des règlements déterminés pour la gouverne d'un inspecteur qui pourrait être nommé à cette fin ?—R. Je pense qu'il devrait exister une entente tacite comportant que nous devrions avoir un espace de 2 pieds 6 pouces ou de 2 pieds 8 pouces pour chaque animal.

Q. On propose de publier des règlements déterminés de manière que chacun puisse les lire, afin qu'il n'existe rien de tacite?—R. Ce sera alors une nouvelle affaire pour les exportateurs de bestiaux. Aujourd'hui ils font tout de vive voix, et les arrangements qu'ils font sont tacites ou autrement.

M. Crowe—Vous feriez mieux de parler pour vous-même.

M. Smith—Vous pensez que les règles gouvernant le commerce de bétail sont si bonnes qu'on devrait laisser le commerce tranquille?—R. Oui, monsieur, je le crois. Je crois comprendre que les Etats-Unis n'accordent que 2 pieds 6 pouces pour chaque animal, et je pense que le même état de choses devrait exister là-bas qu'ici, sauf dans certains cas, au printemps, alors que nous avons du bétail particulièrement gros. On devrait accorder à ces gros animaux de distillerie 2 pieds 8 pouces. Car quelques-uns de ces gros animaux pèsent plus de 1,500 livres.

Q. Mais s'il fallait faire un règlement déterminé, recommanderiez-vous un espace de 2 pieds 6 pouces ou un espace de 2 pieds 8 pouces ?—R. Je crois que je dirais avec M. Crowe, que 2 pieds 6 pouces suffisent.

Q. Et vous mettriez 5 animaux d'engraissement à la place de 4 animaux gras ?—R. Oui, mais le commerce ne se compose pas entièrement d'animaux d'engraissement.

Q. Mais on se propose de donner aux animaux 2 pieds 8 pouces si ce n'est pas du bétail d'engraissement ?—R. Ceci est trop.

Q. Ceci ne leur ferait pas de mal, n'est-ce pas?—R. Ceci ne leur ferait pas de mal, mais à quoi bon gaspiller votre espace. Vous feriez aussi bien de ne mettre que 6 animaux à bord d'un vaisseau. Il est tout aussi inutile de gaspiller votre espace par pouce. Au mois de juillet, notre bétail est moins gros qu'au printemps, et je pense que 2 pieds 6 pouces suffisent pour le bétail ordinaire.

Q. Avez-vous eu quelque chose à faire à l'expédition du bétail, et vous êtes-vous occupé de leur embarquement ?—R. Oui.

Q. Pensez-vous qu'il devrait y avoir une hauteur de 7 pieds 3 pouces à l'entrepont?—R. Je ne connais pas grand chose quant à cela, mais je pense que c'est une hauteur raisonnable.

Q. Pensez-vous que les vaisseaux devrait être munis d'éventails mécaniques pour la ventilation ?—R. Je pense que c'est une très bonne amélioration, et je pense que c'est très nécessaire en automne, alors qu'il faut fermer les écoutilles en mer, mais autrement je ne pense pas que c'est très nécessaire.

Q. Préféreriez-vous un vaisseau muni d'éventails mécaniques à un vaisseau qui n'en a pas ?—R. Très assurément.

Q. Avez-vous des recommandations à faire relativement à l'installation de condenseurs à bord des vaisseaux à bestiaux ?—R. Je crois qu'il est très nécessaire que les vaisseaux qui transportent du bétail tard en automne soient munis de certaines écoutilles particulières et qu'ils aient une ventilation abondante, et qu'on y trouve aussi un appareil suffisant pour fournir de l'eau douce.

Q. Pensez-vous que les vaisseaux seraient plus sûrs pour le transport du bétail sur le pont des gaillards si les compartiments étaient construits en charpente à cornières de fer et en fortes planches de 2 pouces ?—R. Je pense que les vaisseaux devraient être bien aménagés en automne, mais je ne pense pas que la manière avec laquelle ils sont aménagés en été importe beaucoup.

Q. N'avez-vous jamais traversé dans un de ces vaisseaux ?—R. Oui, monsieur ; j'ai traversé presque à chaque mois de l'été.

Q. Quelle est votre expérience relativement à la manière avec laquelle les animaux sont traités à bord des steamers pendant les traversées ?—R. Dans certains cas, je crois qu'ils sont très bien traités, et dans d'autres je pense qu'ils ne le sont pas.

Q, Où avez-vous vu qu'on en avait pas bien soin ?—R. Je ne puis mentionner une circonstance que je connaisse personnellement. Lorsque je suis traversé avec des animaux, c'était avec les miens propres, et on en prenait bien soin.

Q. Vous n'êtes jamais traversé sur un vaisseau à bétail avec les animaux d'autres personnes ?—R. Non.

Q. Vous surveilliez votre propre bétail quand vous êtes traversé ?—R. Oui, monsieur.

Q. Avaient-ils amplement de place pour se coucher pendant la traversée ?—R. Oui, monsieur.

Q. Avaient-ils un espace de 2 pieds 6 pouces pour chaque animal ?—R. Mes animaux avaient ordinairement un espace de 2 pieds 8 pouces, mais je crois qu'ils auraient eu amplement de place à 2 pieds 6 pouces.

Q. Avaient-ils de la place pour se coucher ?—R. Amplement de la place.

Q. Avaient-ils de la place pour se coucher et se relever ?—R. Ils avaient amplement de place pour se coucher et se relever.

Q. La nourriture destinée au bétail est-elle transportée sur le pont des gaillards ?—R. Oui ; elle est transportée sur le pont des gaillards à l'entrepont, et partout où on peut en mettre.

Q. Pensez-vous que le foin devrait être mis sur le pont des gaillards ?—R. Ils ont besoin d'une certaine quantité de foin pour descendre le fleuve, et je pense que cette quantité pourrait être mise sur le pont des gaillards. Ils ont des prélarts pour recouvrir le foin tout à fait au sommet, et nous le transportons généralement sur la toîture des abris. Vous pouvez transporter 2 ou 3 jours de nourriture sur le pont des gaillards jusqu'à ce que vous arriviez au golfe. Jusqu'à ce que vous arriviez là, l'endroit où vous mettez le foin importe peu.

Q. Choisissez-vous vos propres bouviers ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et vous pensez que le meilleur système est de laisser le choix des bouviers aux expéditeurs de bestiaux ?—R. Je le crois ; je pense que chaque exportateur de bestiaux devrait engager ses propres hommes.

Q. Pensez-vous que ces serviteurs devraient être sous le contrôle du capitaine et qu'ils devraient signer le rôle d'engagement ?—R. Je ne pense pas qu'il y aurait matière à objection.

Q. Ne vous est-il jamais arrivé d'avoir des hommes préposés au soin du bétail qui ne pouvaient pas travailler et qui voulaient se mettre au lit ?—R. Je ne sais pas si j'en ai jamais eus, mais je pense qu'il en est ainsi pour un bon nombre.

Q. La question d'obtenir de bons hommes est pour vous une question de risque ?—R. Oui ; il y a un grand nombre d'hommes qui traversent avec le bétail et qui, à mon avis, ne sont pas de très bons hommes, règle générale, et nous avons parfois de très bons aides pour prendre soin des animaux, mais la moitié des hommes qui traversent avec le bétail ne valent pas grand'chose. Généralement, c'est notre propre faute, et ceci dépend de la manière avec laquelle les affaires sont conduites. Je crois que si la moitié de ces bouviers étaient laissés ici, et si nous payions de meilleurs hommes à leur place, ce serait un avantage pour le commerce.

Q. Croyez-vous que ce serait un grand avantage si les vaisseaux à bestiaux étaient éclairés à la lumière électrique ?—R. Non, je ne le crois pas. L'installation

de la lumière électrique doit nécessiter de nouvelles dépenses, et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de décréter que les vaisseaux à bestiaux en soient munis.

Q. Vous pensez que ce ne serait d'aucun avantage ?—R. Oh ! je ne dis pas cela.

Q. Lorsque le temps est mauvais, ne pensez-vous pas qu'il serait avantageux d'avoir la lumière électrique afin que les hommes puissent commodément aller parmi les animaux et avec moins de danger ?—R. Je ne pense pas que la lumière électrique vaudrait grand'chose dans le gros temps si les vaisseaux sont bien aérés et que les écoutilles soient fermées. Si nous devons avoir toutes ces améliorations et obliger les vaisseaux à avoir la lumière électrique, ceci va nécessiter des dépenses, et je ne pense pas que le commerce de bétail puisse y faire face. Nous avons très bien marché avec le système tel qu'il est aujourd'hui.

Q, Vous venez de déclarer qu'il n'y avait pas de profit dans ce commerce ?—R. Je ne pense pas que la lumière électrique soit nécessaire. Je ne pense pas que les animaux souffrent si vous leur donnez de l'air en abondance. On fournit toujours des lanternes aux hommes pendant la nuit, et je ne vois pas la nécessité d'obliger les vaisseaux à avoir la lumière électrique. Si le vaisseau juge à propos de mettre la lumière électrique, tant mieux, mais je ne dirais pas que c'est absolument nécessaire.

Q. Accorde-t-on généralement aux animaux 12 heures de repos après leur arrivée à Montréal et avant leur embarquement à bord des steamers ?—R. Non, monsieur.

Q. Sont-ils généralement expédiés immédiatement ?—R. Souvent on les expédie immédiatement, et je ne pense pas que ce soit très bien.

M. Crowe.—Pas quand vous payez $26 la tonne pour le foin.

M. Smith.—Les animaux sont mis à bord du vaisseau dès leur arrivée à Montréal ?—R. Oui.

Q. Et on les conduit à pied sur les quais ?—R. Oui ; ils sont conduits sur les quais. Je suis intéressé dans les affaires de cours à bestiaux, et s'ils n'arrêtent pas pour soigner les animaux, je n'aime pas cela.

Q. Vous voudriez qu'ils arrêtassent à la cour à bestiaux ?—R. Oui, assurément.

Q. Et je suppose que vous pensez qu'ils seraient mieux dans la cour à bestiaux pour se reposer ?—R. Ils seraient bien mieux s'ils se reposaient dans la cour à bestiaux, et je pense que vous devriez les obliger d'y faire reposer les animaux. A mon avis vous devriez recommander au gouvernement de faire un règlement à cet effet.

Q. Combien de temps les animaux restent-ils généralement dans les cours ?—R. Ordinairement ils ne veulent pas les laisser trop longtemps. Ils veulent faire sortir le bétail aussi vite que possible. Les animaux y restent une période variant de 1 heure à 48 heures. C'est selon que le vaisseau est prêt ou non à les prendre.

Q. Et semblent-ils beaucoup mieux lorsqu'ils se sont reposés quelques jours ?—R. Ils ne sont pas pis pour cela, et je crois qu'ils en sont mieux. Je pense que s'ils ne se reposaient que pendant 12 heures, ce serait un avantage pour eux. Ils ne devraient pas se reposer moins de 12 heures après être descendus d'un train venant de Toronto.

Q. Et vous pensez que le gouvernement devrait faire un règlement ?—R. Je le crois. Naturellement d'autres vous diront que je suis intéressé, mais que je le sois ou non, je suis d'avis que ceci devrait faire l'objet d'un règlement.

Q. Avez-vous expédié beaucoup d'animaux cette année ?—R. Environ 5,000.

Q. Etait-ce un commerce profitable ?—Ça été un commerce profitable pour moi, parceque j'ai vendu mon bétail aux acheteurs anglais avant de l'expédier.

Par M. Greenshields :

Q. Ne fait-il pas très noir à l'entrepont ?—R. Oui, règle générale, il y fait noir quand le temps est mauvais.

Q. C'est précisément le moment où nous voulons avoir la lumière électrique ?—R. Ils ne s'occupent pas de la lumière électrique ou de toute autre chose pendant le gros temps.

Q. Est-ce que les hommes n'ont pas à descendre au milieu des animaux pendant le gros temps ?—R. Ils n'y sont pas longtemps.

Q. S'ils avaient à descendre à l'entrepont, il vaudrait bien mieux pour un homme avoir la lumière électrique que de porter une lanterne et de n'avoir qu'une seule main libre pour son travail ?—R. C'est bien vrai.

Q. Dans ce cas la lumière électrique serait un grand avantage, et elle diminuerait peut-être le danger du feu ?—R. Pour ma part, je me suis tiré d'affaire pendant quinze ans sans ces lumières électriques.

Q. Et il y a plusieurs années ils se tiraient d'affaire parfaitement avec de la chandelle de suif?—Je suppose qu'ils ne se plaignaient pas lorsqu'ils avaient de la chandelle de suif. Si vous mettez la lumière électrique dans les vaisseaux vous verrez qu'ils exigeront 5 chelins par tête de vos bestiaux pour les faire voyager en première classe pour ainsi dire.

Q. La question est celle-ci : est-ce que la lumière électrique ne serait pas un avantage pour le vaisseau à bétail ?—R. Il n'y a pas de doute qu'elle serait un avantage, mais si nous nous prononçons en faveur d'une pareille chose le fret sera plus élevé. Par exemple, ce n'est que l'année dernière qu'ils ont mis la lumière électrique dans le paquebot *Parisian*. Si les passagers de première se sont passés de lumière électrique jusqu'à l'année dernière, assurément le bétail peut s'en passer d'ici à un an ou deux.

Par M. James Allan :

Q. Lorsque vous avez traversé avec le bétail, est-ce que vos hommes et vous avez été bien traités?—R. Je n'ai jamais entendu de plaintes graves, sauf à l'endroit de la ligne française.

Q. Vous et vos hommes, aviez-vous suffisamment à manger ?—R. Certainement.

M. Greenshields.—Je suppose que vous étiez bien installé dans la première ?

M. Acer.—Cette année, je n'ai pas entendu mes hommes se plaindre, et à venir jusqu'au mois de juillet j'ai expédié tout le bétail par les lignes Reford et Thompson.

M. Greenshields.—Quelqu'un a dit ce matin qu'il trouvait beaucoup à redire contre les steamers de M. Reford?—R. Je puis déclarer qu'aucun de mes hommes n'a fait de plainte.

Q. Et l'expérience que vous avez eue en traversant avec vos hommes est qu'ils ont été bien traités ?—R. Oui ; ils ont été bien traités. De fait, ils l'ont été aussi bien que si la chose eût été réglée par acte du parlement. La nourriture des matelots est réglée par un acte du parlement, et les bouviers ont été nourris comme si eux aussi eussent fait l'objet d'un acte du parlement.

Q. Combien de fois avez-vous traversé avec vos hommes ?—R. Trois fois.

Q. Avez-vous traversé dans les vaisseaux de la ligne Allan ?—R. Non ; j'ai traversé par la ligne Beaver, et j'ai traversé une fois à bord d'un " rôdeur ".

Q. Je conclus de votre témoignage pris dans son ensemble que vous êtes passablement satisfait de la manière avec laquelle les affaires sont administrées dans le port ici ?—R. Nous pourrions peut-être faire quelques légères améliorations, mais pour ce qui est du reste, les choses sont passablement bien conduite.

Q. De sorte qu'à votre avis cette commission était inutile ?—R. Je pense que nous avons vécu longtemps sans elle, et que nous pourrions encore vivre quelque temps sans elle. Je ferai une observation relativement aux connaissements. Les steamers ont une clause dans leurs connaissements par laquelle ils nous font payer le fret dans le cas de perte du navire. Je crois qu'il ne devrait pas en être ainsi. Je pense que si le steamer perd notre bétail, il devrait aussi perdre le prix de notre fret. Comme le steamer ne délivre pas les animaux il n'a pas le droit, à mon avis, au prix du fret, et je ne pense pas que nous soyions tenus de le lui payer.

M. James Allan.—Ne paieriez-vous pas le fret même pour la proportion de temps que les animaux ont vécu pendant le voyage? A votre avis, les steamers devraient-ils les transporter jusque-là pour rien ?—R. Je le pense.

Q. Voudriez-vous que les armateurs mettent leurs biens à contribution sans aucune rémunération?—R. Je crois qu'ils sont bien payés. Vous pouvez assurer votre fret si vous le désirez, et être dans la même position que nous. Si vous entreprenez de faire quelque chose et que vous ne l'exécutiez pas, je ne vois pas pourquoi

vous devriez en être payé. Je puis dire cependant que si toutes les lignes qui viennent dans ce port étaient comme la ligne Allan, cette question ne se présenterait pas souvent, car je suis encore à apprendre qu'elle ait perdu un vaisseau depuis que je suis dans les affaires.

M. ALLAN.—Je ne recherche pas de compliments.

M. ACER.—Vous pouvez prendre celui-ci si vous le voulez.

M. ALLAN.—Ce que je voulais savoir est ceci: ne croyez-vous pas raisonnable que si un contrat était exécuté jusqu'à un certain point, une certaine proportion de la rémunération devrait être payée? Supposez qu'un animal se perd sans qu'il n'y ait de faute de la part du steamer, ne pensez-vous pas qu'il ne soit que juste de payer? —R. Ce serait une chose passablement difficile à prouver.

M. ALLAN.—M'est avis que vous n'examinez qu'un côté de la question?—R. M'est avis que si vous entreprenez de transporter notre bétail, et que, pour une raison quelconque, vous perdiez votre vaisseau et nos animaux, je ne vois pas que nous soyons tenus de payer le fret.

M. ALLAN—Parlez-vous de pertes totales ou voulez-vous dire lorsqu'un seul animal meurt?—R. Je parle de la perte totale du vaisseau. Ainsi, la ligne Dominion s'est mis en tête de percevoir le fret relativement à deux occasions, et je crois qu'il vaudrait mieux pour elle abandonner l'affaire, parce que je ne pense pas qu'elle puisse l'obtenir en droit.

Ceci termine la déposition du témoin.

JOSEPH XAVIER PERRAULT, de la ville de Montréal, dépose comme suit:

Par M. Greenshields:

Q. Vous êtes membre de la chambre de commerce de Montréal?—R. Je suis président d'honneur de la chambre de commerce. Je suis aussi élève du Collège royal d'agriculture de Cirencester, Angleterre, et de l'Ecole nationale de Grignon, France.

Q. Vous avez toujours porté beaucoup d'intérêt aux affaires qui touchent à la prospérité du Canada, et particulièrement en ce qu'elles ont rapport au commerce de Montréal?—R. Oui; j'ai pris beaucoup d'intérêt à l'exportation du bétail en Angleterre.

Q. N'avez-vous jamais traversé à bord d'un vaisseau à bestiaux en Angleterre? R. Oui.

Q. Pourquoi êtes-vous traversé dans un vaisseau à bestiaux?—R. Je suis traversé particulièrement pour me rendre compte de la manière dont se conduisait le bétail à bord, parce qu'on m'avait demandé en France des renseignements sur l'exportation du bétail canadien, ce qu'ils redoutaient beaucoup, car ils craignaient que le bétail ne vînt en concurrence avec leurs propres animaux. Je désirais vivement savoir s'il y avait beaucoup de mortalités parmi les animaux à bord, afin de m'assurer jusqu'à quel point ce commerce serait profitable aux divers intérêts du pays, et de voir comment ce commerce pouvait se faire convenablement sur une grande échelle; je traversai à bord du steamer *Montréal*, de la ligne Dominion, il y a quatre ou cinq ans, dans les premiers jours du printemps. Il y avait 550 animaux gras à bord, logés sur trois ponts—sur le pont du tillac, sur le premier pont et à l'entrepont. J'ai pris particulièrement soin de voir comment les choses se passaient, et je visitais le navire deux fois par jour pour voir comment le bétail était abrité et comment on en avait soin, afin de me renseigner sur cette partie de ce commerce.

Q. Les hommes préposés au soin de ces animaux ne savaient pas, je suppose, que vous étiez là pour faire un examen spécial de la manière dont ils remplissaient leur devoir envers le bétail, de sorte que, pour cette raison, ils ne soignaient pas mieux les animaux?—R. Pas du tout.

Q. Le bétail à bord du vaisseau a-t-il été soumis à des actes de cruauté?—R. Non; les hommes préposés au soin du bétail étaient de braves gens. Le plus grand nombre étaient des Irlandais, et ils prenaient bien soin du bétail. Ils se sont très

bien conduits pendant la traversée. Il n'y a pas eu de querelle entre eux, et c'était un groupe de bons hommes pour cela, et il me semblait qu'ils devaient être bien traités par les autorités du bord.

Q. Est-ce que ces animaux étaient tout aussi confortables à bord que s'ils eussent été dans leurs étables ?—R. Ils l'étaient assurément. J'ai fait la visite deux fois par jour pendant la traversée, et j'ai vu qu'ils étaient tout aussi confortables que dans leurs étables. Naturellement, ils étaient quelque peu rapprochés les uns des autres, et je ne pense pas qu'ils pouvaient tous se coucher à la fois. Il se tenait un animal debout par quatre ou cinq qui étaient couchés, mais après un certain temps le bétail qui s'était couché se levait et les autres animaux se couchaient. Ils ont suivi cette règle pendant la traversée avec la meilleure volonté possible.

Q. Pensez-vous qu'il vaudrait mieux qu'ils eussent suffisamment de place pour tous se coucher à la fois ?—R. Oh ! oui ; je pense que 2 pieds 8 pouces sont l'espace le plus restreint qu'à mon avis nous devions avoir pour donner au bétail un logement confortable pendant toute la traversée.

Q. Ces animaux n'étaient pas obligés ou contraints de se tenir debout pendant toute la traversée ?—R. Ils étaient couchés la plus grande partie du voyage et ils étaient très confortables. Ils avaient du bon foin, de bons compartiments et de l'eau en abondance.

Q. Avaient-ils un espace de 2 pieds 6 pouces ou de 2 pieds 8 pouces ?—R. Je ne peux dire, car je ne l'ai pas mesuré; mais je pense qu'on devrait leur accorder 2 pieds 8 pouces au moins. C'étaient des animaux gras très gros. Probablement que pour du bétail plus petit on pourrait accorder moins de place et les animaux seraient encore très confortables; comme le dit M. Acer, l'espace pourrait varier selon la grosseur des animaux.

Q. Ce n'était pas faire subir un acte de cruauté aux animaux que de leur faire traverser l'Atlantique. Ils semblaient très confortables; et, d'après vous, il n'y a pas d'objection à expédier du bétail de l'autre côté de l'Atlantique, au point de vue humanitaire, si l'on en prend convenablement soin ?—R. Assurément non. Mon expérience est que le bétail canadien est mieux traité sur la traversée que partout ailleurs en Europe. J'ai traversé la mer Noire à bord d'un vaisseau à bestiaux, d'Odessa à Constantinople, où la mer est très mauvaise. J'ai traversé au milieu de l'hiver. Il n'y avait pas d'abris ou de divisions pour eux. Ils étaient attachés à la lisse sur le dessus même du vaisseau, et tout de même ils ont enduré le voyage très bien. Ils ne paraissaient pas affectés par le mouvement du vaisseau et ils semblaient se conduire comme des matelots. Le bétail était loin d'être installé aussi confortablement que le sont les animaux canadiens. Il est faux de dire que le bétail souffre à bord d'un vaisseau si on en prend convenablement soin. Je ne puis expliquer cette guerre qu'on fait au commerce de bétail canadien autrement que par le fait que c'est une manière indirecte de protéger le bétail anglais contre le commerce du bétail canadien.

Q. Vous avez lu la loi qu'on se propose d'adopter en Angleterre ?—R. Oui, je l'ai lue, c'est précisément la même chose qui se pratique dans quelques pays du continent. En France, il y a plusieurs années, il se faisait une immense importation de porcs américains, et des millions furent dépensés pour cet article. Le cultivateur français n'aimait pas cela du tout parce qu'il ne pouvait pas faire concurrence au porc américain. S'éleva alors le cri que le porc américain était atteint de la trychine. Ils proclamèrent qu'il était dangereux de manger du lard américain et ils en prohibèrent l'importation, de sorte que vous ne pouvez aujourd'hui importer du porc américain en France. Naturellement c'était un moyen détourné de prohiber l'importation des porcs américains en France afin de protéger les agriculteurs français. Nous mangeons ici beaucoup de lard américain et nous ne sommes pas atteints de trychine ou de toute autre maladie. Conséséquemment c'était simplement un prétexte pour fermer la porte au porc américain, et ils ont réussi à garder la porte close, et les cultivateurs produisent aujourd'hui du lard. Aujourd'hui le lard en France est à aussi bon marché que lorsque l'on importait du porc américain. Je ne vois pas pourquoi cette guerre contre l'importation du bétail canadien en Angleterre. C'est tout

simplement une manière indirecte de protéger le cultivateur anglais contre les éleveurs du Canada et des Etats-Unis. Ils ne veulent pas mettre un droit direct sur le bœuf importé en Angleterre, parce que c'est un pays de libre-échange, mais ils essaient de prohiber l'importation du bétail afin d'empêcher le bœuf américain de faire concurrence au bœuf anglais.

Q. Cette proposition du bill qui est maintenant soumis au comité en Angleterre est un embargo absolu ?—R. Et ceci est encore mieux pour protéger les cultivateurs anglais. Ils veulent prohiber le bétail américain et canadien en Angleterre, comme ils ont prohibé en France le porc américan.

Q. Croyez-vous que la prohibition de ce commerce sera une grave affaire pour ce pays ?—R. Ce sera une terrible affaire pour ce pays. Ils viennant d'imposer aux Etats-Unis un droit supplémentaire sur le bétail canadien. Il ne nous est plus permis d'expédier maintenant notre bétail aux Etats-Unis, et si l'Angleterre fait la même chose, où sera le profit d'élever des animaux dans ce pays ? C'est aujourd'hui une immense industrie en Canada, et particulièrement au Nord-Ouest, où nous sommes sur le point de récolter le produit de dix années de travail et de grandes dépenses, et c'est probablement à cause de ce danger futur et de la grande concurrence que fera le bétail du Nord-Ouest, qu'on se propose de passer cette mesure en Angleterre.

M. Smith.—Le but de ce bill était qu'au lieu d'expédier du bétail sur pied on exporterait du bœuf habillé dans des compartiments à air froid ?—R. Les frais pour l'expédition du bœuf habillé de l'autre côté de l'Atlantique et le bas prix qu'il commande en Angleterre feraient que ce commerce ne serait pas profitable pour le Canada. Tant que nous aurons à importer du maïs en Canada pour soigner notre bétail, nous ne pourrons tenir tête aux américains si nous abattons nos animaux et que nous les expédions de l'autre côté à l'état de viande.

Q. Mais il ne s'est exporté que 7,000 à 8,000 bêtes à cornes du Nord-Ouest ?—R. Oui ; mais je m'attends à ce que ce commerce prenne d'immenses proportions.

Q. Ce bill empêche l'exportation de bétail d'engraissement du Canada. Pouvons-nous acheter du grain aux États-Unis pour engraisser notre bétail, exporter la viande en Angleterre et faire concurrence aux Américains ?—R. Je ne le crois pas. La chambre de commerce a mis à l'étude la question d'avoir des cours centrales à bestiaux à Montréal, car nous croyons que le mode d'expédition du bétail n'est pas satisfaisant présentement ; et si des cours centrales à bestiaux étaient établies quelque part sur le St-Laurent, en aval d'Hochelaga, les animaux en arrivant ici pourraient se reposer 24 heures ou plus. Ils pourraient convenablement subir l'examen de l'inspecteur officiel, et être amenés des cours à bord des steamers par des allèges, sans passer par les rues ou se trouver pêle-mêle avec les marchandises sur les quais. Nous avons passé des résolutions demandant que ces cours à bestiaux soient construites, ainsi qu'il en est dans les autres ports où il se fait un grand commerce de bétail, et nous espérons les obtenir dans un avenir rapproché.

Q. Si le bétail était amené dans des allèges, ce moyen surmonterait toutes les difficultés qu'on éprouve aujourd'hui en les conduisant à pied sur les quais, vu que les wagons ne peuvent s'y rendre maintenant ?—R. Oui, monsieur ; ceci surmonterait les difficultés. Lorsque les animaux sont laissés à attendre sur les quais, exposés à la chaleur du jour, ceci a un très mauvais effet sur eux. Si nous avions des cours à bestiaux le long du St-Laurent, il n'y aurait absolument pas d'inconvénients. Une allège pourrait être amenée le long du steamer de niveau avec le pont des gaillards, et on pourrait les mettre confortablement à bord sans difficultés pour les hommes ou pour le bétail. Il ne se perdrait pas de temps, et toute l'affaire pourrait se faire avec économie, parce que le tout ne coûterait pas plus de 10 cents par tête. Nous emploierions des pontons sur les allèges pour amener le bétail sur le pont du steamer. Au printemps, lorsque l'eau est haute, il nous faut élever le bétail de 15 à 16 pieds jusqu'au steamer, ce qui est un procédé très dangereux. Parfois les animaux tombent à l'eau, et il y en a jusqu'à 20 et 25 dans le fleuve a la fois.

M. Acer.—Combien de fois cela arrive-t-il ?

M. Perreault.—Je ne puis dire combien de fois, mais je sais que c'est arrivé.

M. Crowe—10 de mes animaux sont tombés à l'eau l'été dernier.

M. CUNNINGHAM—J'ai vu 24 animaux dans l'eau à la fois, moi-même.

Par M. Smith :

Q. Avez-vous quelque chose à dire aux améliorations qu'on pourrait faire de manière à avoir un fonctionnaire compétent nommé pour voir à ce que l'aménagement des vaisseaux à bestiaux soit convenable ?—R. Cette inspection se fait partiellement aujourd'hui, mais je ne crois pas qu'elle se fasse avec efficacité.

Q. Quelques uns pensent qu'il devrait exister un système efficace d'inspection sous le contrôle direct du gouvernement ; que pensez-vous de cela ?—R. Ceci devrait se faire assurément ; tout le monde s'accorde là-dessus. Ce commerce est considérable, et maintenant est le moment de le rendre sûr et certain. Bien qu'il puisse nous en coûter quelque argent aujourd'hui, nous en recouvreront chaque sou avec le temps si nous faisons ces arrangements supérieurs.

Ceci termine la déposition du témoin.

C. M. Acer, de la ville de Montréal, président de la Compagnie de cours à bestiaux du Grand-Tronc, qui a déjà rendu témoignage dans cette enquête, est rappelé par M. James Allan, avocat, représentant la Compagnie Allan, et il dépose comme suit :—

Par M. Allan :

Q. Donnez-nous votre avis relativement à des cours centrales à bestiaux et les facilités qu'offrent les quais pour le chargement du bétail ?—R. Je pense que pour ce qui est des cours centrales à bestiaux, ce serait une très bonne chose pour le commerce si les intéressés pouvaient s'entendre ; mais il y a une divergence d'opinion quant à leur site. Les uns désirent les avoir à l'est du port et d'autres à l'ouest, mais je ne pense pas que nous soyions rendus au point d'avoir des cours centrales à bestiaux. Je pense qu'il appartient aux deux chemins de fer, le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, et la ville de Montréal de régler cette question, et à personne autre ; et tout ce que nous pourrions entendre dire sur ce sujet ne porte pas à la moindre conséquence. Je pense que nous avons ici des moyens de logement et d'embarquement tout aussi bons qu'à aucun autre endroit sur ce continent, et peut-être que nos moyens de logement valent un peu mieux. En tant qu'il s'agit des compagnies de steamers, il n'y a rien à dire, et si les règlements de chemins de fer étaient légèrement modifiés, il n'y aurait pas de difficultés à ce sujet. Une bonne partie des difficultés proviennent des exportateurs de bestiaux mêmes, qui essaient de prendre le pied sur un autre à bord des steamers, de manière à économiser un peu en mettant leurs animaux à bord immédiatement, au lieu d'avoir à les nourrir dans les cours à bestiaux. Ils amènent parfois leurs animaux et les gardent à bord du steamer pendant deux ou trois jours avant qu'il parte. S'ils demandaient à l'une ou l'autre des compagnies de chemins de fer de mettre leurs animaux sur les wagons à 10 heures et de les conduire le long d'un steamer dans le port, la compagnie y consentirait. Le bétail arriverait à minuit et le chargement pourrait commencer à 3 heures du matin. Je suis sûr que les compagnies de steamers ne sont pas de moitié aussi revêches que certaines personnes voudraient le faire croire. Elles enlèveraient très volontiers du chemin, toutes les marchandises qu'il pourrait y avoir si on leur disait que le bétail doit être chargé à un certain endroit des quais. Je ne pense pas qu'il y aurait la moitié de tout ce bruit relativement à cette affaire s'il n'y avait pas un petit projet de cours à bestiaux au fond de tout cela. Je crois que nous avons des facilités de premier ordre sur les quais ici pour le bétail si on voulait en profiter, et je ne crois pas que les commissaires du havre, les compagnies de chemins de fer ou les armateurs soient beaucoup en faute. Si les exportateurs de bestiaux disent qu'ils veulent avoir leur bétail dans des wagons, je me rends garant que la Compagnie du Grand-Tronc les amènera dans des wagons et les délivrera sur le quai la nuit. Comme question de fait, les propriétaires d'animaux conduisent leurs bestiaux à pied sur les quais de leur propre gré.

Q. Comme question de fait, pendant l'été, tous les animaux sont embarqués la nuit ?—R. Oui.

M. CUNNINGHAM—Le bétail des distilleries uniquement ?—R. J'ai embarqué des animaux de cultivateurs la nuit.

Q. Il existe une règle du chemin de fer du Grand-Tronc qui dit que le bétail de distilleries seul sera embarqué la nuit?—R. Vous savez très bien que vous expédiez un grand nombre d'animaux de cultivateurs sur les quais dans des wagons.

M. CUNNINGHAM,—Je ne connais rien de tel.

M. ACER,—Si on demandait au Grand-Tronc d'amener chaque animal sur les wagons, il le ferait. La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique le ferait aussi,et il n'y a pas de raisons pour que les autres chemins de fer ne le feraient pas aussi. Cette question s'est présentée devant la chambre de commerce canadienne française, il y a quelque temps, et on a beaucoup parlé de cours centrales à bestiaux. Je dis que les cours centrales à bestiaux sont bonnes de leur nature, mais on doit se rappeler que nous avons des sommes considérables d'argent appliquées à des cours à bestiaux, tant au Grand-Tronc qu'au chemin de fer canadien du Pacifique. Je puis dire aussi qu'il n'existe pas sur le continent de meilleurs moyens de logement que ceux qne nous pouvons leur donner ici à Montréal.

M. PRICE (exportateur de bestiaux)—Les pires moyens de logement en Amérique se trouvent dans le port de Montréal. J'exerce ce commerce depuis plus longtemps que n'importe qui dans cette salle, et j'en connais davantage.

M. ACER—Vous avez ici d'aussi bons moyens de logement que partout ailleurs.

M. BICKERDIKE—Vous admettez que les moyens de logement pour l'embarquement du bétail à Montréal ne sont pas aussi bons que ceux qui existent à Boston.

M. ACER—J'admettrai qu'ils sont aussi bons à Montréal qu'à Boston. Ils sont aussi bons à Montréal qu'à Boston, si on le demande. Si vous le demandez au chemin de fer du Grand-Tronc, il vous donnera des facilités de premier ordre.

M. PRICE—Savez-vous que la *Dominion Live Stock Association* a dejà demandé de meilleures facilités, et que rien n'a été fait pour elle.

M. ACER—Je ne connais rien de ce que l'association a demandé, mais elle doit demander quelque chose qu'elle ait lieu de s'attendre à avoir. A mon avis, nous sommes tout autant en avant de Boston que nous pouvons l'être.

Par M. Greenshields:

Q. Ce service particulièrement bon à Montréal, dont nous avons entendu parler, se rapporte à une des cours à bestiaux de chemins de fer. Quelle est celle dont vous parlez particulièrement?—R. Je parle des cours à bestiaux du Grand-Tronc et du Pacifique canadien à la fois.

Q. Les cours à bestiaux du Grand-Tronc sont exploitées par la Compagnie de cours à bestiaux de Montréal ?—R. Oui, monsieur.

Q. Dont C. M. Acer est président?—R. Oui, monsieur, et c'est une bonne compagnie dont je n'ai pas honte.

Q. Et vous contrôlez en grande partie cette cour à bestiaux?—R. Oui, monsieur, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique peut arriver aux abattoirs de la partie est, où il existe d'excellentes facilités pour le bétail, et le Grand-Tronc peut arriver aux abattoirs de la partie-ouest, où il en existe de semblables.

Q. A qui appartiennent ces abattoirs?—R. Ils appartiennent à une compagnie par actions.

Q. Dont C. M. Acer est président ?—R. Oui.

Q. Et ce sont-là les grandes facilités pour le bétail qui peuvent rivaliser avec quoique ce soit sur le continent d'Amérique ?—R. Oui, monsieur ; elles ne sont peut-être pas sur une aussi grande échelle que d'autres, mais elles ont assurément le pas sur le commerce ici.

Q. Or la création d'une cour centrale à bestiaux dans le port de Montréal empiéterait considérablement sur les revenus qui proviennent présentement des cours à bestiaux et des abattoirs ?—R. Pas du tout ; nous ne craignons rien de la sorte.

Q. Préfériez-vous avoir une cour centrale à bestiaux ?—R. Je pourrais le préférer dans certaines circonstances.

Q. C'est-à-dire si vous en aviez le contrôle ?—R. Si j'avais un mot à dire à ce sujet—oui.

Q. Mais si vous ne l'aviez pas, si vous n'aviez pas d'intérêt, et si cette cour était contrôlée par les exportateurs de bestiaux, vous ne voudriez pas l'avoir ?—R. Ceci pourrait me convenir dans certaines circonstances.

Q. Dans quelles circonstances ?—R. Il n'y a pas de doute qu'ils achèteraient mes intérêts, et qu'ils me remplaceraient une fois que j'en serais sorti.

Q. Présentement les affaires de cours à bestiaux sont en grande partie contrôlées par vous ?—R. Non; M. Bickerdike a une cour à bestiaux plus considérable que la mienne. Il contrôle la cour à bestiaux du chemin de fer canadien du Pacifique, qui appartient à une ligne qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique.

Q. Laquelle des cours à bestiaux reçoit le plus grand nombre de bestiaux dans l'année ?—R. Je crois que c'est celle du Grand-Tronc.

Q. Et ces animaux, lorsqu'ils attendent pour être embarqués sur le steamer, doivent payer tribut à votre cour à bestiaux ?—R. Pas plus qu'à tout autre endroit. Il leur faut aller à ma cour à bestiaux, soit aux abattoirs, soit à la cour à bestiaux du Pacifique canadien.

Q. Il leur faut aller soit à la cour à bestiaux du Pacifique canadien ou à celle du Grand-Tronc ?—R. Je puis dire que M. Cunningham, qui est assis à côté de vous et qui vous met au courant, était autrefois mon commis; et il connaît mes affaires assez bien et il va probablement tenter de vous les faire voir d'un bout à l'autre.

M. Cunningham.—Ceci n'a rien à voir avec la présente affaire. Je ne révèle pas vos affaires parce que j'ai été votre employé. Je ne dis absolument rien de vos affaires.

Par M. Greenshields :

Q. Il est de notoriété que vous êtes président des deux compagnies ?—R. Je ne pense pas que cette commission s'occupe de la question de savoir si je le suis ou non, et je ne crois pas que cette enquête ait quoique ce soit à voir à mes affaires. Les cours de Chicago, de New-York, et d'autres endroits sont administrées par les chemins de fer, et si les chemins de fer ici jugent à propos de demander à M. Bickerdike ou à moi-même d'administrer leurs cours à bestiaux, vous n'avez rien à y voir. On a parlé ici d'une cour centrale à bestiaux et d'amener toutes les lignes de steamers à la partie est. Le monsieur qui a parlé en dernier lieu avait dans l'idée de faire remonter le courant aux allèges chargés d'animaux. Il serait tout aussi facile, si non plus facile, d'avoir des abattoirs dans la partie ouest du port.

Par M. Smith :

Q. Les facilités qu'on a ici pour l'expéditeur du bétail sont elles aussi bonnes qu'à Boston ?

M. John Allan.—Si, comme le dit M. Acer, les compagnies de chemins de fer amènent sur les quais le bétail dans des wagons, les facilités seront tout aussi bonnes ici qu'à Boston.

Q. Et vous avez l'expérience de ce qui se passe à Boston ?—R. Oui.

M. Acer.—Nous sommes dans une meilleure position ici qu'à Boston. Nous pouvons loger 3,000 têtes de betail, nous avons la lumière électrique et tout le reste.

Par M. Greenshields :

Q. Connaissez-vous M. Plimsoll ?—R. J'ai vu ce monsieur.

Q. Avez-vous conversé avec lui ici ?—R. Ma conversation n'avait rien de particulier; toute notre conversation était publique.

Q. Avez-vous convenu de faire votre possible pour l'aider à tuer le commerce d'exportation de bétail vivant de ce pays ?—R. Je n'ai rien fait de tel. Ce serait une folie pour moi de faire quelque chose de semblable, même si j'étais disposé à agir ainsi.

Par M. Smith :

Q. Etes-vous en faveur d'exporter de la viande en Angleterre ?—R. Je ne puis dire que je serais défavorable à cela dans certaines circonstances. Présentement nous ne sommes pas prêts à exporter de la viande en Angleterre, et je n'ai en vue aucun projet de ce genre. On a lancé cette histoire, mais il n'y a rien de vrai.

Par M. Greenshields :

Q. Vous êtes président de la compagnie de viande de Montréal ?—R. Non ; je ne le suis pas.

Q. Vous y avez un grand nombre d'actions ?—R. Oui.

Q. Vous n'exportez pas de viande alors ?—R. Non, monsieur ; nous ne sommes pas rendus jusque-là. Nous n'anticipons rien de tel.

Par M. Smith :

Q. Pensez-vous qu'il vaudrait mieux expédier des animaux vivants ou de la viande de ce pays ?—R. Je suis dans le commerce de bétail tout autant que n'importe qui dans cette salle, et un peu plus même peut-être qu'un certain nombre. Présentement je ne pense pas que nous sommes prêts à exporter de la viande.

Par M. Greenshields :

Q. Vous n'êtes pas prêts, du moins jusqu'à ce que votre compagnie soit en état de faire le commerce de viande, et vous pensez que le pays sera alors prêt ?—R. Parlons des faits. Nous ne sommes pas prêts, non à cause de raisons de ce genre. La sorte d'animaux qu'il nous faut pour le commerce de viande n'existe pas ici, mais je crois que nous l'aurons bientôt.

Q. D'où viendront ces animaux ?—R. De l'ouest.

Q. Est-ce que les cultivateurs d'Ontario peuvent élever des animaux, les engraisser, les abattre et en exporter la viande, rivalisant en cela avec l'ouest américain ? —R. Non.

Q. Il leur faut acheter la nourriture ?—R. Le cultivateur canadien n'a pas à acheter la nourriture.

Q. Lui faut-il acheter son maïs ?—R. Non, monsieur ; il peut nourrir ses animaux avec des racines, du foin, des pois et de l'avoine, et dans certaines parties de l'ouest d'Ontario on cultive du maïs tout aussi bien qu'aux Etats-Unis.

Q. Mais il s'importe une grande quantité de maïs américain pour des fins d'engraissement ?—R. Il ne s'en importe que par les grits, et encore que par esprit.

Par M. Smith :

Q. Croyez-vous que ce serait un grand malheur pour ce pays que de mettre fin au commerce de bestiaux et de nous obliger à expédier de la viande ?—R. Je ne suis pas prêt à le dire, parce que je ne suis pas dans le commerce de viande, bien que quelques personnes ici me soupçonnent de l'être. Je ne suis pas encore dans le commerce de viande, mais je crois que tous ces messieurs y seront d'ici à cinq ans. Lorsque vous transportez de l'autre côté un animal mort pour £1, je ne pense pas qu'ils puissent continuer à payer £4 pour un animal vivant. Il sera désavantageux pour les compagnies de steamers d'avoir à transporter de la viande ; mais je crois qu'elles sont à peu près dégoûtées du commerce de bétail présentement et qu'elles vont essayer à avoir autre chose.

Q. On suppose généralement qu'il serait ruineux pour le pays de mettre fin au commerce de bétail ?—R. Ce serait ruineux pour quelques-uns. Je pense que si on connaissait la quantité d'argent qu'on réalise de ce commerce, on verrait qu'il importe peu qu'on y mette fin ou non.

Par M. Greenshields :

Q. Ne pensez-vous pas que c'est un avantage de vendre le bétail canadien sur la place publique plutôt que de vendre la viande ?—R. Je croyais cela. La première fois que j'ai traversé avec du bétail, il en était ainsi, mais chaque année nous rapproche du commerce de viande de bœuf. J'ai reçu des lettres d'Angleterre, alors que le prix du fret était élevé, nous recommandant de vendre nos animaux au printemps quand le prix du fret était bas, et de les faire abattre et de vendre la viande. Nos bons animaux se vendaient tout aussi bien à l'état de viande que vivants. Nous arrivons de plus en plus au jour où John Bull voudra avoir du bœuf abattu.

M. Craig (exportateur de bestiaux).—Croyez-vous qu'une carcasse puisse se vendre pour le même prix qu'un animal sur pied ?

M. ACER.—Je le crois ; ne le croyez-vous pas ?

M. CRAIG.—Je ne le crois pas.

Q. Ne pensez-vous pas que le privilège que nous avons d'expédier notre bétail en Angleterre ne soit pas un avantage pour le pays en général ?—R. Je le crois assurément. Mais je dois vous dire que ce privilège n'est pas autant un bénéfice qu'autrefois. Naturellement, nous n'expédions en Angleterre que du bétail d'engraissement, et pour la boucherie il ne serait d'aucune utilité ; mais pourquoi ne pas l'engraisser ici, et vous aurez un avantage pour ce qui est du bas prix du fret pour la viande, et aussi en gardant les cornes et les peaux dans ce pays, ce qui serait un grand avantage pour le Canada. Il y a beaucoup de choses de valeur qui restent de l'animal après qu'on en a pris la viande. Règle générale, les peaux valent plus ici qu'en Angleterre, et si nous les gardions ici nous pourrions en faire du cuir. Je veux que ces messieurs fassent disparaître de leur esprit l'idée que je suis un partisan du commerce de viande. Je ne le suis pas plus que toute autre personne dans cette salle.

Q. Vous n'avez pas d'intérêt dans ce commerce ?—R. Je n'y ai pas d'intérêt et je n'ai pas de projet relativement à quelque chose de semblable. Toutefois, je pense que le commerce de viande finira par arriver. Quiconque est allé en Angleterre il y a dix ans sait qu'il ne se vendait pas un seul quartier de bœuf américain, alors qu'aujourd'hui il s'en vend des centaines.

M. CRAIG.—Nous expédions dix fois plus d'animaux vivants aujourd'hui que nous en expédiions alors.

Q. Si un animal canadien est expédié vivant en Angleterre, et qu'il soit abattu par un boucher anglais, il est vendu comme viande anglaise, n'est-ce pas ?—Invariablement, oui.

Q. Et si un animal est abattu ici et que la viande soit exportée, il est vendu pour du bœuf américain ?—Il est très souvent vendu pour du bœuf anglais dans les boutiques. Les bouchers le font passer pour du bœuf anglais, peu importe d'où il vienne.

Q. Est-ce que le commerce de viande ne vaut pas moins pour le cultivateur canadien et l'expéditeur canadien ?—R. Je ne le crois pas, si le commerce est bon.

Q. Pensez-vous que le bœuf américain réalisera autant d'argent sur le marché anglais que le bœuf anglais ?—R. Je pense qu'il y arrive de jour en jour. Aujourd'hui il y en a qui annoncent de la viande américaine en vente, et, il y a cinq ans, ils n'auraient pas osé le faire.

Par M. Smith :

Q. Lorsque ces animaux canadiens d'engraissement sont expédiés de l'autre côté, les cultivateurs anglais les engraissent pendant six mois ou plus et les vendent ensuite pour du bœuf anglais ?—R. Oui, ils dupent le public.

Q. Il n'y a pas de duperie là-dedans. Est-ce que ce bétail n'est pas aussi bon que le bétail écossais ?—R. Il y en a qui l'est et il y en a qui ne l'est pas.

Q. Vous avez dit que du bétail était parfois mis à bord d'un navire un ou deux jours avant son départ. En avez-vous vu des exemples ?—R. Oh ! oui ; et M. Allan peut vous dire toute l'affaire.

M. ALLAN—Il y en a eu des exemples.

Ceci termine la déposition du témoin.

MONTRÉAL, 7 janvier 1891.

Ce 7 janvier 1891, à 10·30 de l'avant-midi, l'enquête est reprise dans la salle de direction des commissaires du havre, à Montréal, sous la présidence de M. W. Smith, sous-ministre de la marine.

JAMES EAKINS, de Port-Hope, dans la province d'Ontario, exportateur de bestiaux du Canada en Angleterre, dépose comme suit :—

Par M. Greenshields :

Q. Vous exportez beaucoup d'animaux en Angleterre, M. Eakins ?—R. Oui, monsieur.

Q. Combien de têtes avez-vous expédiées en Angleterre, cette année?—R. Environ 12,000 têtes.

Q. Vous êtes un des plus grands exportateurs en Canada ?—Q. Oui; je le crois.

Q. Parmi les animaux que vous avez exportés cette année, quelle était la proportion des animaux gras et des animaux d'engraissement respectivement ?—R. Il a dû y avoir 8,000 animaux d'engraissement et 4,000 animaux gras.

Q. Est-ce la proportion des animaux gras vis-à-vis des animaux d'engraissement qui s'exportent ordinairement en Angleterre; les animaux d'engraissement représentent à peu près deux tiers de l'exportation.

Par M. Smith :

Q. Comment ces animaux gras sont-ils nourris en Canada? Sont-ce des animaux de distilleries ?—R. Non, monsieur; ce sont des animaux de cultivateurs.

Q. Les cultivateurs les engraissent tout l'hiver ?—R. Oui.

Q. Valent-ils mieux que des animaux des distilleries?—R. Je ne sache pas qu'ils valent mieux; ils valent à peu près la même chose.

Q. Vous avez entendu les témoignages des autres exportateurs de bestiaux dans le cours de cette enquête ?—R. Oui.

Q. Etes-vous d'accord, en thèse générale, avec les opinions qui ont été exprimées relativement aux modifications et aux changements qu'on devrait apporter au commerce d'exportation de bestiaux ?—R. Oui.

Q. Pensez-vous qu'il devrait exister un système d'inspection officielle?—R. Oui; je pense que le gouvernement devrait nommer un inspecteur.

Q. Quel est votre avis relativement à l'espace qu'on devrait donner aux animaux gras?—R. Je crois qu'on devrait donner un espace de 2 pieds 8 pouces à chaque animal gras, et qu'on devrait mettre cinq animaux d'engraissement à la place de quatre animaux gras.

Q. Vous employez des contremaîtres pour prendre soin de vos animaux à bord des vaisseaux ?—R. Oui, monsieur. Nous avons des hommes d'expérience pour prendre soin des animaux pendant la traversée, et il y en a qui sont à mon service depuis que j'ai commencé à exporter il y a 10 ans.

Q. N'êtes-vous jamais traversé avec votre bétail à bord du vaisseau ?—R. Non, monsieur.

Q. Où prenez-vous vos contremaîtres ?—R. Nous les prenons à Montréal. Ils vivent ici et font un métier régnlier de ce commerce. Ce sont des hommes dressés à ce commerce.

Q. Recevez-vous un rapport sur l'état des animaux lorsqu'ils débarquent là-bas ?—R. Oui. Mon vendeur de l'autre côté me transmet ordinairement une lettre sur l'état du bétail lorsqu'il débarque.

Q. Et quel a été généralement le rapport sur leur état ?—R. Ils débarquent généralement en bon état.

Q. S'améliorent-ils pendant la traversée ?—R. S'ils ont suffisamment d'espace et une bonne traversée, ils s'améliorent généralement.

Q. La traversée pendant l'automne offre-t-elle plus de dangers pour le bétail ?—R. Oui, je crois qu'elle offre plus de dangers.

Q. Souffre-t-il sur le pont des gaillards pendant l'automne ?—R. Je ne pense pas qu'il souffre beaucoup du froid. Les animaux souffrent plus de l'eau qui rejaillit sur le vaisseau et du gros temps que de tout autre chose.

Q. Vous déclarez qu'en automne ils souffrent un peu plus sur le pont des gaillards ?—R. Oui, monsieur.

Q. Pensez-vous qu'il serait bon de ne pas expédier du bétail sur le pont des gaillards en automne ?—R. Je pense qu'en automne les animaux sont très bien sur le pont des gaillards si les vaissaux ont un aménagement permanent.

Q. Vous pensez que si l'aménagement est bon et permanent il n'y a pas d'inconvénient ou de danger pour le bétail en automne ?—R. Absolument aucun.

Q. Cela dépend beaucoup de la nature de l'aménagement ?—R. Oui.

Q. Recommandez-vous ces compartiments temporaires ?—R. Non; je crois qu'on perd un grand nombre d'animaux à cause de cla.

Q. En été comme en hiver ?—R. Oui.

Q. Et si les steamers adoptaient un aménagement permanent et des abris en planche de 2 pouces, et ainsi de suite, vous pensez qu'on mettrait en grande partie fin aux pertes ?—Je le crois certainement, monsieur.

Q. Vous recommandez un aménagement permanent dans toutes les saisons de l'année ?—R. Oui.

Q. Et pensez-vous qu'un règlement officiel à cet effet serait une bonne chose ?—R. Oui, je le crois.

Q. Il en coûterait quelque chose de plus aux steamers au début, mais je suppose que ce serait meilleur marché à la fin parce qu'ils auraient cet aménagement permanemment ?—R. Oui ; il en serait ainsi ; ils auraient toujours l'aménagement sous la main.

Q. Que pensez-vous de la valeur des éventails mécaniques à bord des vaisseaux à bestiaux, lorsque le temps est mauvais et que les écoutilles sont fermées ?—R. Ce serait une grande amélioration si tous les vaisseaux à bestiaux avaient des éventails mécaniques, et il vaudrait bien mieux qu'ils les eussent.

Q. Pensez-vous qu'ils augmenteraient la sûreté du bétail ?—R. Je crois qu'ils augmenteraient la sûreté du bétail et je recommanderais fortement qu'on ait à les employer.

Q. On me dit que leur installation ne coûte pas très cher et qu'une fois en place on pourrait s'en servir tout le temps ?—R. Oui, c'est vrai ; on devrait obliger tous les vaisseaux à bestiaux de les avoir.

Q. Vous avez entendu ce qui s'est dit du danger qu'il y a lorsque les bouviers sont au milieu des animaux lorsqu'il fait noir, et on a recommandé que la lumière électrique soit installée à bord ?—Pensez-vous que ce serait une amélioration si les steamers en question avaient la lumière électrique ?—R. Ce serait un grand avantage si nous avions la lumière électrique, et je ne pense pas que les frais seraient très considérables.

Q. Avez-vous vu expédier du bétail du port de Montréal ?—R. Oui ; j'ai vu expédier mon propre bétail ici.

Q. Avez-vous vu mettre du bétail sur les écoutilles des steamers ?—R. Ils en mettent généralement à bord autant qu'ils peuvent pour commencer, et ils en placent ensuite sur les écoutilles lorsque celles-ci sont prêtes à les recevoir.

Q. Que disent vos contremaîtres du soin qu'on donne aux animaux ?—R. Mes contremaîtres me rapportent que les animaux sont généralement très confortables pendant la traversée, qu'ils se couchent lorsqu'ils le veulent et qu'on en a toujours bien soin.

Par M. Greenshields :

Q. Avez-vous lu le livre publié par M. Plimsoll ?—R. Je me suis contenté de parcourir les passages où il parle du traitement des animaux.

Q. Votre expérience vous enseigne-t-elle que les rapports que contient ce livre sont vrais ?—R. Mon expérience ne m'enseigne pas cela. Elle me dit qu'ils ne sont pas vrais.

Q. Vous n'avez jamais vu embarquer du bétail en sens inverse dans ce port, ainsi que le décrit le livre de M. Plimsoll ?—R. Non, monsieur; je n'ai jamais rien vu de pareil.

Q. Vous avez vu que le bétail se couchait pendant la traversée ?—R. Oui.

Q. Y a-t-il de la cruauté à expédier des animaux dans la manière avec laquelle on les transporte présentement en Angleterre ?—R. Non, monsieur. Il est de l'intérêt de l'expéditeur et des hommes préposés au soin des animaux, et de fait il est de l'intérêt de tous ceux qui ont des rapports avec ce commerce de transporter les animaux de l'autre côté en bon état. Il serait contraire aux intérêts de tous s'ils étaient maltraités, parce qu'ils déprécieraient en valeur.

Q. Et il n'y a pas d'assurances pour couvrir la dépréciation de la valeur ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous avez lu les recommandations du bureau des assureurs relativement aux modifications et aux changements qu'ils désirent faire en rapport avec le commerce de bétail ?—R. Oui.

Q. Approuvez-vous ces recommandations ?—R. Oui, monsieur.

Par M. Smith :

Q. Croyez-vous que ce serait une amélioration s'il ne se transportait pas d'animaux sur les écoutilles, de manière à laisser les écoutilles en disponibilité pour en faire un hôpital destiné aux animaux blessés et pour y mettre des futailles d'eau, etc. ?—R. Il y a des steamers dont les écoutilles sont très grandes et sur lesquelles on pourrait mettre des animaux, mais on devrait toujours laisser libre une partie des écoutilles pour y placer les futailles d'eau et autres choses semblables. Je crois que ce serait très nécessaire.

Q. Que pensez-vous des facilités accordées à la manœuvre du bétail dans le port de Montréal ?—R. Les facilités ont été très défectueuses l'été dernier. Le volume de ce commerce, dans le port de Montréal, a doublé depuis deux ans, et il est difficile de l'accommoder. Les difficultés disparaîtraient presque complètement si les steamers prenaient d'abord leur autre cargaison et si les stalles étaient toutes prêtes à recevoir les animaux lorsqu'on amène ceux-ci des cours à bestiaux. Si ceci était fait, il n'y aurait absolument pas de difficultés. L'embarras aujourd'hui c'est qu'ils prennent leur cargaison et les animaux en même temps.

Q. C'est dans le but d'économiser quelques heures au vaisseau ?—R. Oui.

Q. N'avez-vous jamais mis les animaux à bord en même temps que le vaisseau prenait son autre cargaison ?—R. Oui ; presque chaque fois que j'embarque du bétail il en est ainsi.

Q. Et parfois les stalles ne sont pas érigées pour les animaux lorsqu'on les embarque ?—R. Non, monsieur ; ils chargent la cargaison, construisent les stalles et embarquent le bétail, tout à la fois.

Q. Comment disposent-ils du bétail à bord si les stalles ne sont pas construites ? —R. Ils les entassent dans une partie du navire jusqu'à ce que les stalles soient construites et ils les mettent ensuite en place.

Q. Ne serait-ce pas semblable à la manière que fait voir l'image publiée dans le livre de M. Plimsoll ?—R. Ils ne sont pas mis en sens inverse. Ils sont attachés dans d'autres stalles jusqu'à ce que les leurs soient terminées, et ils sont alors placés dans leurs propres stalles.

Q. Ces difficultés se présentent-elles relativement aux " rôdeurs " ou relativement aux lignes régulières, ou s'appliquent-elles aux deux à la fois ?—R. C'est mieux sur les lignes régulières parce que lours stalles sont généralement prêtes.

Q. Les lignes régulières chargent-elles leur cargaison et embarquent-elles du bétail en même temps ?—R. Oui, la chose se fait sur les lignes régulières comme à bord des " rôdeurs."

Ceci termine la déposition du témoin.

William W. Craig, exportateur de bestiaux, de la ville de Montréal, représentant de Robert Craig et fils, de Brampton, Ontario, et de Bater et Williams, de Liverpool, Angleterre, dépose comme suit :

Par M. Greenshields :

Q. Combien d'animaux avez-vous expédiés en Angleterre, l'année dernière ?—R. De 1,700 à 2,000.

Q. Vous avez entendu les témoignages qu'ont donnés ici les exportateurs de bestiaux ?—R. Oui.

Q. Et vous connaissez les recommandations qu'ont faites au gouvernement la *Dominion Live Stock Association* et le bureau des assureurs ?—R. Oui.

Q. Approuvez-vous ces recommandations ?—R. Oui, en général.

Par M. Smith :

Q. Quelles sont les recommandations que vous n'approuvez pas ?—R. J'en approuve à peu près la plus grande partie. Cependant, à mon avis, je ne poserais pas des règles rigoureuses sans laisser de discrétion à l'inspecteur. Je laisserais un peu de discrétion à l'inspecteur officiel qu'on propose de nommer.

Q. La plupart des témoins ont déclaré qu'ils préféreraient que le gouvernement fît les règlements et que l'inspecteur les exécutât ?—R. Je crois qu'il se présenterait des occasions où on ne pourrait appliquer ces règles rigoureuses.

Q. Quelles sont les règles qui ne pourraient être exécutées ?—R. Par exemple, les règles relatives au chargement du bétail sur les écoutilles. Je crois que ce serait en imposer aux steamers que de ne pas leur permettre de mettre des animaux sur les écoutilles, bien que, règle générale, il vaudrait probablement mieux qu'ils n'en missent pas.

Q. Vous avez entendu les raisons qu'on a données contre le chargement du bétail sur les écoutilles, savoir, qu'on devrait laisser les écoutilles pour y mettre les futailles d'eau et pour en faire un hôpital pour les animaux malades, et pour d'autres commodités pour les hommes préposés au soin des animaux ?—R. Oui, mais certains steamers ont des écoutilles longues de 24 pieds et d'autres ont des écoutilles dont la largeur n'est que de 12 pieds. Nous avons eu cette année un steamer de l'extérieur appelé le *Sorego* dont une écoutille avait 26 pieds de longueur, laquelle occupait presque tout le centre du compartiment. Dans des cas de ce genre, je crois qu'on devrait accorder une certaine discrétion à l'inspecteur.

Par M. Greenshields :

Q. Vous avez lu le livre de M. Plisomll ?—R. J'en ai lu des extraits relativement au traitement que, d'après lui, les animaux reçoivent pendant la traversée sur l'Atlantique.

Q. Ce qu'on dit dans ce livre relativement au traitement des animaux est-il exact ?—R. Non ; ce n'est pas exact.

Q. Vous n'avez pas de doute là-dessus ?—R. Absolument aucun doute.

Q. Vous n'avez jamais entendu dire qu'on maltraitait les animaux et qu'on les battait pour les tenir éveillés, et qu'ils ne pouvaient dormir pendant 16 jours ?—R. Tout cela est absurde.

Par M. Smith :

Q. N'avez-vous jamais traversé avec du bétail ?—R. Oui ; je me suis trouvé à bord de steamers qui transportaient des animaux. J'avais des contremaîtres à bord de ces steamers.

Q. Avez-vous fait la traversée sur un vaisseau de ligne régulière ou sur un "rôdeur" ?—R. J'ai traversé sur les deux.

Q. Et comment les animaux étaient-ils traités à bord ?—R. Ils étaient traités aussi bien qu'il était possible de le faire.

Q. Vous avez vu les animaux à bord tous les jours ?—R. Oui ; et on n'a commis aucune cruauté envers eux. Ils se couchaient et se levaient lorsque la chose leur plaisait.

Q. Tous les animaux pouvaient-ils se coucher en même temps ?—R. Oui, monsieur, ils le pouvaient.

Q. Et on en prenait bien soin ?—R. Oui.

Q. Je suppose qu'il leur serait préjudiciable de les tenir dans un état fiévreux par suite du manque de repos et de les empêcher de se coucher ?—R. Oui, monsieur, cela leur ferait beaucoup de mal et, conséquemment, ils déprécieraient en valeur.

Q. Etes-vous d'avis que les steamers emploient des hommes pour prendre soin des animaux ?—R. Non, monsieur. Je pense que les propriétaires de bestiaux devraient expédier leurs contremaîtres pour prendre soin des animaux.

Q. Pensez-vous que les bouviers devraient être soumis à la discipline du vaisseau et inscrits sur le rôle d'engagement ?—R. Oui, monsieur.

Par M. Greenshields :

Q. Les facilités sur les quais de Montréal sont-elles suffisantes pour le commerce de bestiaux ?—Je crois qu'elles le sont, pourvu qu'il y ait certains règlements et certaines améliorations.

Q. N'avez-vous jamais éprouvé de difficultés dans l'expédition de votre bétail ?—R. Oui, monsieur, j'ai eu beaucoup de difficulté à l'expédier.

Q. Comment cela ?—R. Le steamer n'avait pas complété sa cargaison avant de faire venir les animaux des cours. Je pense que si les steamers complétaient leur cargaison avant de faire venir le bétail sur les quais, et si les animaux étaient amenés à la fraîcheur du matin, ce serait une très grande amélioration, et la plupart des steamers pourraient alors prendre leur chargement en deux ou trois heures. Si nous commencions à charger vers trois heures du matin et que le steamer eût terminé la construction de toutes les stalles et pris son autre cargaison, je crois que le bétail pourrait s'embarquer et prendre la mer très à l'aise.

Q. Est-ce que l'expéditeur de bestiaux ne prend pas des arrangements avec l'armateur à ce sujet ?—R. Cela n'a pas été fait jusqu'ici.

Q. Pourquoi le propriétaire des animaux ne se rend-il pas auprès de l'agent du steamer et ne règle-t-il pas l'heure à laquelle il doit amener les animaux des cours sur les quais ?—R. Ils font amener les animaux sur les quais avant que le steamer n'ait terminé sa cargaison. Règle générale, ils disent qu'ils sont prêts à recevoir le bétail avant de l'être en réalité.

Q. Ceci se fait, je suppose, afin que le steamer ne soit pas retardé ?—R. Oui ; c'est le cas. Et dans ce cas-là, les animaux restent sur le quai, et les voitures passent constamment au milieu d'eux, ce qui fait beaucoup de mal aux animaux.

Q. Il ne pourrait exister de règlement officiel, quant à cela, je suppose ? Ceci semble être une affaire de convention entre le propriétaire des animaux et l'armateur ?—R. S'il était décrété par règlement qu'un vaisseau ne pourrait prendre d'animaux à bord avant d'avoir terminé sa cargaison, ceci obvierait à la difficulté. Je ne pense pas qu'il soit préjudiciable aux animaux de les conduire des cours aux steamers de bonne heure le matin, alors qu'il n'y a pas de trafic sur les quais, mais je pense qu'on ne devrait pas embarquer d'animaux à Montréal pendant les heures où il y a du trafic dans les rues et pendant la chaleur du jour. Naturellement, le bétail de distillerie doit être amené sur les quais en chemin de fer.

Par M. Smith :

Q. Si le steamer n'était prêt à recevoir le bétail que dans l'après-midi, vous ne les amèneriez pas le matin pour les laisser sur le quai ?—R. Dans un cas semblable il nous faudrait attendre jusqu'au lendemain matin.

Q. Et je suppose que les steamers ne sont pas disposés à faire cela ?—R. Règle générale, les steamers ne veulent pas le faire. Ils mettent généralement à la voile au point du jour le matin.

Q. Ce serait agir de rigueur envers les armateurs si un règlement décrétait qu'on ne pourrait embarquer d'animaux avant que toute leur cargaison soit mise à bord. Les animaux resteraient sur les quais, et le steamer pourrait perdre peut-être 5 ou 6 heures à prendre les animaux à bord après avoir terminé son autre cargaison ?—R. Il est très possible que le steamer pourrait être retardé, mais j'ai entendu les armateurs dire, à cette enquête, que n'était-ce pour le commerce de bestiaux, ils ne pourraient amener leurs steamers ici.

Q. Vous pensez que les compagnies de steamers devraient faire quelques concessions pour le bénéfice du commerce en vertu duquel elles existent ?—R. Je le crois.

Par M. Greenshields :

Q. C'est depuis que cette enquête est ouverte que les compagnies de steamers commencent à apprécier exactement l'importance de ce commerce de transport de bestiaux, n'est-ce pas ?—R. Je ne sais pas quant à cela. Je pense que les compagnies de steamers reconnaissent généralement l'importance du commerce de bestiaux.

Q. Etes-vous d'avis de permettre aux steamers de mettre le foin et le grain moulu sur le sommet des stalles ?—R. Non, monsieur ; mais je vais expliquer mon

objection à cela. Je pense qu'ils pourraient mettre une quantité suffisante de foin sur le sommet des stalles pour la consommation d'un jour ou deux en descendant le fleuve, jusqu'à un certain moment de l'année. Je pense qu'une fois les pluies commencées à l'automne, il ne devrait pas y avoir de foin sur le pont, et toute la nourriture devrait être à l'abri. Le foin se détériore beaucoup si l'eau salée y arrive.

Q. Quel est votre avis relativement à l'expédition de vaches portant veau ?—Il a été dit ici qu'on ne devrait pas permettre de les expédier ?—R. Je ne suis pas de cet avis, et je crois que c'est une erreur. Les vaches sont bien habituées à se faire conduire, et ce sont généralement des bêtes douces, et je pense que des vaches de cette espèce peuvent être expédiées tout aussi sûrement que les gros bœufs.

Q. Vous avez entendu dire combien elles créaient de difficultés lorsqu'elles mettaient bas à bord d'un vaisseau et qu'il arrivait que quelques-unes en mouraient. Ne pensez-vous pas qu'il y a plus de risques et plus de pertes à expédier des vaches portant veau ?—R. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de risques si elles ont un espace de 2 pieds 8 pouces. Si cet espace leur est donné, je crois qu'elles ont amplement de place, je crois que les vaches qui sont sur le point de vêler devraient être quatre dans une stalle, comme les animaux gras.

Q. Je suppose qu'il y a très peu de vaches expédiées ?—R. L'année dernière il s'en est expédié un bon nombre, et quelques-unes portant veau.

Q. Que fait-on de ces vaches et de ces veaux lorsqu'ils arrivent de l'autre côté ?—R. On les vend, et, règle générale ils se vendent bien mieux que les animaux d'engraissement.

Q. Les vend-on pour la ferme ?—R. Oui.

Q. Vous pensez qu'il ne serait pas bon de faire un règlement qui défendrait d'expédier des vaches portant veau ?—R. Oui ; je crois que ce ne serait pas bon. J'ai ici un extrait de l'*Advertiser* de Dundee, qui contient un article sur le commerce de bétail d'engraissement et sur l'exportation des vaches. Je vais lire cet article de l'*Advertiser* de Dundee, parce qu'il contient des renseignements intéressants et qu'il a directement trait au commerce d'animaux.

" *Advertiser* de Dundee, 17 décembre 1890.

" COMMERCE D'ANIMAUX CANADIENS.

" Le bétail qui a été débarqué à Dundee la semaine dernière par le steamer *Kehrwieder*, de Montréal, s'est vendu à l'enchère publique, au dépôt d'animaux, hier. Un grand nombre de cultivateurs et de ceux qui font le commerce d'animaux gras y assistaient, et il y a eu une active demande pour les différentes catégories d'animaux. Les prix réalisés ont été les plus élevés qu'on ait obtenus. Les meilleurs bœufs se sont vendus à £16 10s., les plus petits de £10 10s. à £13 ; les jeunes animaux de £10 15s. à £12 ; les vaches £20 55s. Les 600 têtes de bestiaux mis en vente se sont rapidement vendus.

COMMERCE DE LA DERNIÈRE SAISON.

" Le commerce de la première saison en animaux canadiens à Dundee a été couronné d'un succès complet sous tous rapports. Les cultivateurs dont les besoins étaient en premier lieu la considération principale, ont été hautement satisfaits des animaux canadiens ; les bouchers qui ont acheté des animaux gras et les laitiers qui ont rempli leurs étables de vaches venues des régions lointaines de l'ouest, ont été également contents ; tandis que les commissaires du port de Dundee ont perçu un joli revenu de ce commerce. Quelques retards malheureux sont survenus dans la vente des animaux, causés par les restrictions établies par le gouvernement ; mais sauf ces exceptions, les différentes cargaisons se sont vendues avec une rapidité remarquable. On a remarqué que, règle générale, les cargaisons qui passaient trois ou quatre jours au dépôt et qui étaient bien reposées avant d'être vendues, réalisaient de meilleurs prix que celles qui étaient vendues presque immédiatement en mettant pied à terre. La demande sur place d'animaux canadiens a été presque phénoménale. Depuis des années le bétail canadien s'est introduit dans les

foires de la localité et dans les marchés aux enchères, et, à raison de son bon marché et de ses bonnes qualités générales, il a été l'objet d'une bonne demande. Le nombre total d'animaux expédiés du Canada à Dundee cette année est de 9,146; 126 moutons sont aussi arrivés. La mortalité n'a pas été considérable bien qu'un seul steamer en ait perdu 187, par suite du mauvais temps qu'il a essuyé pendant la traversée. Le nombre total des animaux morts a été de 237 bêtes à cornes et 3 moutons.

"On peut dire que le bétail canadien est maintenant introduit dans toutes les parties de l'Ecosse, car les vendeurs ont expédié certaines quantités de plusieurs cargaisons à différentes villes à l'est et au nord du pays. Les cultivateurs qui ont acheté des animaux d'engraissement, particulièrement ceux qui ont fait leurs achats à bonne heure le printemps, ont eu toute raison d'être satisfaits du résultat. Parmi les animaux canadiens il est généralement admis qu'il y a trois catégories: la première, les animaux gras; la seconde, les bons animaux d'engraissement d'excellente race; et la troisième, les animaux à forte charpente. Malheureusement ceux de la plus belle qualité sont le petit nombre. Il a été établi cependant que les animaux canadiens font rapidement de la chair. Quelquefois, on gardera des animaux du pays ou des animaux d'Irlande, 4, 5 ou même 6 semaines avant qu'on constate une différence appréciable dans leur état, tandis que chez les animaux canadiens l'amélioration est visible en une semaine ou 10 jours. Les prix obtenus pour les animaux canadiens gras sont au-dessous de ceux obtenus pour les animaux du pays ou d'Irlande; mais de temps à autre, s'ils n'ont pas de cornes et s'ils ont une bonne apparence et qu'ils soient de bonne qualité, ils réalisent à peu près le même prix. Grâce à l'introduction d'un grand nombre d'animaux canadiens en Ecosse, le système qui existe présentement va tranquillement changer du tout au tout. Les cultivateurs n'élèveront pas leurs propres animaux, sauf dans les régions montagneuses, et le commerce irlandais sera généralement restreint à certaines limites. Si d'ici à quelques années il arrive dans le port de Dundee, chaque semaine, plusieurs centaines d'animaux, il en résultera une réduction importante dans le prix de tous les animaux d'engraissement, et par conséquent une réduction dans le prix du bœuf. On a constaté que les vaches canadiennes étaient de bonnes laitières, et la demande en a été partout considérable, Déjà un certain nombre d'animaux qui ont été amenés dans ce pays avec les premières consignations ont été mis sur les marchés de bestiaux gras, et ces animaux accusent un rapport plus élevé pour la période dont on a tenu compte que les animaux irlandais ou les animaux élevés dans le pays.

"Les animaux canadiens qui ont été achetés à Dundee au commencement de septembre à des prix variant de £11 à £14 ont laissé, après avoir été gardés trois mois, de £5 à £7 de profit entre les mains du cultivateur, et dans une ou deux circonstances les profits ont été encore plus considérables. Le bétail indigène a été loin de rapporter des profits cette année. Au printemps, ils étaient rares, et ils se vendaient à des prix si exorbitants qu'au mois de septembre ils ont à peine produit leur prix d'achat. On verra par conséquent que l'introduction du bétail canadien dans cette région a été un grand bienfait pour les cultivateurs. Le désir des agriculteurs de se procurer ces animaux leur a été cependant préjudiciable, car les prix étaient tout aussi élevés à Dundee qu'à tous autres ports. A Glasgow, les prix sont moins élevés, et dans plusieurs circonstances, des cultivateurs de Forfarshire en ont acheté, et ont constaté qu'après avoir payé le prix du transport des animaux jusqu'à leur demeure, ils étaient encore en deçà des prix de Dundee. On trouvera ci-joint un tableau indiquant le nombre de bestiaux et de moutons expédiés des ports canadiens à Dundee, ainsi que le nombre total d'animaux morts ou qui ont été emportés à la mer pendant la traversée.

Bestiaux et moutons exportés à Dundee de ports canadiens, etc.

Vaisseaux.	Nombre de têtes expédiées.		Perdus.	
	Bestiaux.	Moutons.	Bestiaux.	Moutons.
Gerona	833		1	
Steinhoft	583		1	
Fremona	736			
City of Lincoln	911			
Serica	643	120	2	3
Norse King	533		2	
Gerona	760			
Fremona	726		1	
Michigan	956			
Serica			9	
Norse King	635		17	
Gerona	696		187	
Kehrwieder	589		1	
	561		16	
Totaux	9,146	120	237	3

"Nous voyons par cet état que les pertes ont été très faibles, sauf la perte de 187 à bord du *Norse King*."

Q. A quoi attribuent-ils ces pertes?—R. Au mauvais temps.

Q. Le fait que le vaisseau n'aurait pas été propre au transport du bétail a-t-il eu quelque chose à faire avec ces pertes?—R. Non; je crois que le *Norse King* est un bon vaisseau à bestiaux, mais il a essuyé des tempêtes extraordinaires, et c'est ce qui a causé les pertes. Je crois savoir que les cultivateurs écossais qui ont acheté notre bétail au commencement de la saison et qui l'ont engraissé ont tout lieu d'être satisfaits des résultats. Les vaches canadiennes sont de très bonnes laitières et forment d'excellents troupeaux pour la laiterie.

Q. Vous ne recommanderiez pas de passer un règlement décrétant qu'il n'y aura pas de vaches portant veau expédiées de ce pays?—R. Non; il n'y a pas de misère à avoir pour les vaches à bord d'un vaisseau; mais j'ordonnerais que les vaches qui doivent bientôt véler aient un espace de 2 pieds 8 pouces. Je donnerais un prix plus élevé pour l'espace pour des vaches que pour du bétail d'engraissement, et je les mettrais exactement sur le même pied que les animaux de distillerie.

Q. Dans ce cas-là, si les vaches avaient chacune un espace de 2 pieds 8 pouces, pensez-vous qu'elles pourraient mettre bas sans misère?—R. Oui, monsieur; et, particulièrement si les écoutilles étaient libres on pourrait amener la vache pour lui permettre de mettre bas sur l'écoutille. Ce serait là une très bonne raison pour que les écoutilles d'un vaisseau soient tenues libres d'animaux.

Par M. James Allan:

Q. Supposez que les écoutilles de l'avant du vaisseau soient complètement remplies par la cargaison, y aurait-il objection à ce que les animaux soient amenés pour être embarqués sur cette partie du navire? Y aurait-il objection à embarquer le bétail sur l'avant du vaisseau pendant qu'on est à terminer le changement de l'arrière? —R. Je ne pense pas qu'il y aurait beaucoup à redire à cela.

Q. Cela ne ferait pas perdre du temps?—Q. Oui; et ce serait une question d'arrangement pourvu que l'embarquement des animaux n'en fut pas gêné. Si l'on ne charge pas de la cargaison dans la même partie du vaisseau où se fait l'embarquement des animaux, je pense qu'il n'y aurait pas de difficultés.

Q. N'est-il pas vrai qu'il est pratiquement impossible de terminer toutes les stalles avant que le vaisseau mette à la voile?—R. Oui, il doit en rester qui ne soient pas construites, particulièrement lorsque les passerelles sont sur le pont.

Q. N'est-il pas vrai aussi que les steamers à bestiaux ont à arrêter à Québec pour y prendre du chargement, et qu'il leur faut conserver de l'espace libre pour charger cette cargaison ?—R. Oui.

Q. Il n'est pas nécessaire que cet espace soit très grand, mais il doit y en avoir ?—R. Oui; lorsque les steamers prennent du chargement à Québec, il faut que de l'espace soit laissé libre.

Par M. Greenshields :

Q. S'il faisait chaud, croyez-vous qu'il serait à propos de mettre une partie du bétail à bord et de l'y laisser disons pendant 6 heures, jusqu'à ce qu'on eût fini de prendre la cargaison ?—R. S'il faisait très chaud, cela ne serait pas à propos.

Q. Et en amenant le bétail sur les quais, quand bien même on serait à charger une autre partie du vaisseau, est-ce que les animaux ne viendraient pas en contact avec la cargaison qu'on aurait apportée sur le quai ? Est-ce que cela ne voudrait pas pratiquement dire qu'ils prennent de la cargaison et des animaux en même temps ? —R. Oui ; mais ils chargent de la cargaison au même endroit du navire au moment où ils embarquent des animaux, et ceci est encore pis.

Q. S'ils embarquaient des animaux à un bout du navire et de la cargaison à l'autre, les voitures qui transportent les marchandises au vaisseau auraient à passer parmi les animaux. Est-il possible de tenir le bétail séparé de l'autre cargaison bien qu'on les embarque à une autre partie du vaisseau ?—R. Je ne pense pas que cela pourrait se faire.

Par M. Allan :

Q. Ne pensez-vous pas qu'il serait possible de prendre des dispositions pour séparer le bétail de la cargaison ? N'est-il pas possible de surmonter la difficulté ?—R. Je ne vois pas comment on pourrait surmonter la difficulté.

Par M. Greenshields :

Q. N'est-il pas vrai que le travail de la machine fixe et le bruit et la confusion font peur aux animaux ?—R. Oui ; c'est une grande objection. Cela effraient les animaux et les rend beaucoup plus difficiles à conduire.

Q. Et il est plus difficile d'amener les animaux dans leurs stalles, n'est-ce pas ?—R. Oui ; il n'y a pas de doute là-dessus.

Q. Ce n'est pas très souvent que ces vaisseaux arrêtent pour prendre de la cargaison à Québec ?—R. Certaines lignes y arrêtent fréquemment.

Q. Combien de vaisseaux à bestiaux sont arrêtés à Québec l'année dernière, pensez-vous ?—R. Je ne le sais pas.

Q. Vous ne connaissez le nom d'aucun vaisseau qui soit arrêté à Québec pour prendre du chargement ?—R. Je ne puis citer des noms particuliers, mais je sais que la chose se pratique communément chez les lignes régulières.

Par M. Smith :

Q. Pensez-vous qu'il soit bon de permettre d'expédier du bétail sur le pont des gaillards pendant toute la saison jusqu'au mois de novembre ?—R. Je le crois. Je pense que lorsqu'il se perd des animaux sur le pont des gaillards, les animaux sur le premier pont ont une très piètre chance ; c'est du moins mon expérience.

Q. Pensez-vous que l'aménagement de ces steamers devrait être permanent ?—R. Je pense qu'il vaudrait mieux qu'il le fût.

Q. Croyez-vous que des éventails mécaniques soient nécessaires ?—R. Je crois que des éventails mécaniques sont nécessaires et qu'ils sont une grande amélioration ; et s'il était possible d'avoir de la lumière électrique à bord des vaisseaux à bestiaux, ce serait une bonne chose pour les bouviers.

Q. Pensez-vous que les vaisseaux allant à la cueillette conviennent aussi bien au transport du bétail que les vaisseaux de lignes régulières ?—R. Je pense que la plupart des vaisseaux, quels qu'ils soient, sont assez bons pour transporter des animaux à venir jusqu'à la première semaine de septembre, et je crois que la statistique établira ce que je dis.

Q. Mais vous pensez qu'ils ne sont pas assez bons après la première semaine de septembre ?—R. Après la mi-septembre nous voulons avoir les meilleurs steamers que nous puissions nous procurer.

Q. Vous croyez que le commerce deviendrait plus sûr si les règlements qu'on suggère étaient mis en vigueur ?—R. Je le crois.

Q. Et vous pensez que le cas échéant les pertes seraient moindres ?—R. Oui ; il y aurait moins de pertes.

Q. Vous n'aimeriez pas expédier vos animaux sur un "rôdeur," tard en automne ? —R. Non, monsieur ; à moins qu'il ne fût un vaisseau supérieur.

Q. Et vous êtes d'avis qu'il devrait exister un système d'inspection officielle en rapport avec le commerce d'animaux ?—R. Oui, monsieur ; je suis fortement d'avis qu'un inspecteur officiel soit nommé par le gouvernement, en sus du présent inspecteur vétérinaire.

Ceci termine la déposition du témoin.

GARRETT F. FRANKLAND, de la ville de Toronto, exportateur de bestiaux, dépose comme suit :

Par M. Greenshields :

Q. M. Frankland, vous êtes échevin de la ville de Toronto ?—R. Oui, monsieur ; je l'ai été jusqu'à la fin de l'année.

Q. Depuis combien de temps exportez-vous des animaux en Angleterre ?—R. J'exporte des animaux depuis le début de ce commerce.

Q. Et vous comprenez toutes les nécessités du commerce et les désavantages qui résultent de la manière avec laquelle il se fait maintenant. Voulez-vous dire à la commission votre avis sur la question de savoir si les animaux sont soumis à des actes de cruauté, comment ils sont traités, et quels remèdes vous suggérez ?—R. Je vais le faire.

Q. Avez-vous déjà traversé l'Atlantique à bord d'un vaisseau à bestiaux ?—R. Environ une soixantaine de fois, monsieur. Je voyage généralement de préférence à bord d'un vaisseau à bestiaux, afin de surveiller le traitement que reçoivent les animaux pendant la traversée. Je ne crois pas que je puisse dire rien de neuf en rapport avec ce commerce, soit pour les exportateurs de bestiaux ou pour le gouvernement, ou pour les armateurs, qu'ils ne connaissent déjà eux-mêmes. Avant d'arriver à mon exposé je dirai que, dès que l'animal gras est pris de l'endroit où il a été engraissé pour être expédié soit sur le marché du pays ou sur un marché étranger, le plus tôt il tombe entre les mains du boucher le mieux c'est pour tous les intéressés. Conséquemment j'ai toujours désiré savoir avant de transporter mes animaux d'aucune partie de la province d'Ontario au port d'expédition, quand le vaisseau devait partir, et j'ai toujours voulu faire descendre mon bétail des trains de chemins de fer à Montréal aussi près que possible à l'heure où le vaisseau doit mettre à la voile. J'ai suggéré au gouvernement, depuis plusieurs années, par la voix de la presse, que la construction d'un quai indépendant était nécessaire pour recevoir les animaux, et qu'à ce quai particulier tous les vaisseaux devaient venir prendre leurs chargements d'animaux, une fois la cargaison mise à bord. En dépit de ce qu'on peut dire des actes de cruauté qu'on fait subir aux animaux, la moitié de toute l'affaire est d'expédier votre bétail tranquille et en paix à bord du vaisseau de l'endroit quelconque où il a été embarqué. Depuis le commencement de ce commerce à venir jusqu'à présent, le fait que les animaux n'ont presque jamais eu l'occasion de quitter le port de Montréal dans cet état confortable dans lequel ils devaient partir, a été une erreur persistante. Les animaux sont naturellement sensibles au bruit, et bien que le bétail canadien soit probablement le plus vigoureux que je connaisse dans aucune partie du monde, je l'ai vu tout de même dans une grande transpiration, énervé par le bruit des quais à Montréal et le bruit des machines fixes sur le pont des vaisseaux. Ceci provient en grande partie de ce qu'on embarque les animaux à bord des steamers en même temps que se fait le chargement de la cargaison. On ne devrait pas permettre

à ce système de continuer. S'il était réglé, et qu'on insistât sur la mise en vigueur de ce règlement, que les vaisseaux doivent d'abord terminer leur cargaison avant de prendre des animaux, et si le steamer était alors amené au quai à bestiaux pour embarquer son bétail, et qu'il prendrait immédiatement la mer, sans arrêter à Québec, une bonne partie de ces difficultés seraient évitées. Le peu de chargement qu'ils prennent à Québec ne vaut pas grand'chose, mais tout de même c'est retenir le vaisseau pendant plusieurs heures quelquefois. Je suis arrêté à Québec pendant 12 heures, et mes animaux ont plus souffert pendant ces 12 heures de détention à Québec qu'ils n'ont souffert pendant toute la traversée.

Par M. Smith :

Q. Serait-il praticable pour tous les vaisseaux qui chargent à Montréal de se rendre à un quai particulier pour prendre leurs animaux, si l'on tient compte de la difficulté de manœuvrer dans le courant ? Pensez-vous que vous pourriez amener les armateurs à y consentir ?—Je pense que les armateurs consentiraient à n'importe quoi avant d'abandonner cette grande industrie, et je ne sais rien qui milite contre ma prétention quand je dis que la commission du havre, conjointement avec le gouvernement fédéral, devrait construire un quai de ce genre et prendre ces arrangements. Naturellement les ingénieurs peuvent dire mieux que moi comment la chose peut se faire. Il ne pourrait être très difficile pour les vaisseaux de se rendre les uns après les autres à ce quai à bestiaux pour y prendre leurs animaux. Là, il n'y aurait pas d'obstacles, pas de bruit, et tout serait tranquille, sauf les mouvements des animaux. Il serait étonnant de voir avec quelle rapidité les vaisseaux pourraient se charger de cette manière les uns après les autres. Je prétends que nous pourrions charger une douzaine de vaisseaux par jour au quai à bestiaux, tout aussi facilement que nous pouvons en charger deux aujourd'hui avec toute la confusion qui existe. Ce n'est pas tout à fait la confusion autour du vaisseaux qui fasse mal au bétail, mais bien le trafic continuel sur les quais. Vos animaux sont heurtés et terrassés sur les quais de Montréal par ces affreux camions, ces voitures à deux roues qui transportent des barils sur les quais et qui prennent une place énorme pour tourner. J'ai vu parfois de ces voitures qui tournaient sur les quais terrasser des animaux. Nous devrions avoir, à Montréal, des cours à bestiaux près du quai avec une sortie par laquelle les bestiaux pourraient être amenés tranquillement et mis à bord.

Q. Vous suggérez là un plan qui, me dit-on, serait très difficile à exécuter. Les armateurs disent qu'il serait presque impossible d'amener leurs steamers à ce quai. Vous semblez croire que la chose serait facile, et nous allons prendre votre témoignage pour ce qu'il vaut ?—R. Je pense que ce serait très facile. Lorsque le gouvernement aura réglé et statué ce qui est l'espace convenable requis pour chaque animal à bord, ce règlement devrait être fidèlement mis en vigueur par un fonctionnaire compétent nommé par le gouvernement, et ceci ne s'est pas fait jusqu'ici. Je pense qu'on devrait accorder un espace de deux pieds et huit pouces pour chaque animal gras. Nous ne voulons pas trop d'espace, car ce serait probablement un mal pour les animaux que d'avoir trop d'espace si le vaisseau roulait péniblement, mais nous voulons avoir suffisamment d'espace pour les animaux. L'instinct des animaux leur enseigne bien vite à s'aider et à se protéger les uns les autres pendant une tempête en mer. Là où il y a quatre ou cinq bêtes à cornes ensemble, vous seriez étonnés de la rapidité avec laquelle ils se font au mouvement du vaisseau et ils s'aident les uns les autres à se tenir sur pied. Je ne demanderais pas aux compagnies de steamers de mettre une cloison entre les animaux, mais lorsque la mer vient se briser sur le vaisseau, ce serait une bonne chose si vous pouviez mettre une cloison à tous les deux animaux et n'avoir que deux animaux ensemble pendant la durée de la tempête. Avec de bons hommes préposés aux animaux, ceci pourrait s'exécuter facilement à l'aide de l'instinct des animaux. Nous voulons que les allées aient au moins deux pieds et qu'elles soient libres de tout obstacle, de manière que les hommes puissent veiller au bétail sans difficultés. Nous voulons avoir des taquets fixés dans les stalles, d'une force suffisante pour que l'animal ait quelque chose où mettre le pied pendant une tempête ; une litière de paille ou une planche unie peut

permettre à un animal de se tenir debout. Les moutons sont très tenaces à se tenir debout, mais même les moutons avec toute leur tenacité ne peuvent se tenir sur pied sans l'aide de taquets dans le gros temps. Le taquet devrait être disposé de manière qu'un animal puisse conserver son équilibre en mettant son pied dessus. Ce taquet devrait être fait de manière à ce qu'il ne se brise pas, et je puis dire que j'ai moi-même perdu quelques animaux parce que ces taquets s'étaient brisés. Il devrait toujours y avoir de la paille et du foin en abondance à bord. Après tout ce qui a été dit au sujet des hommes préposés au soin des animaux, je puis déclarer qu'à l'exception d'un seul voyage, je n'ai jamais vu un homme négliger ou maltraiter les animaux; et celui qui négligerait les pauvres bêtes pendant la traversée doit être un homme extraordinaire et un homme d'une nature particulière. Il faudrait qu'un homme fût bien malade du mal de mer pour qu'il négligeât ses animaux. Nous pourrions avoir de meilleurs hommes pour traverser l'Atlantique avec les animaux si les hommes étaient mieux traités à bord. J'allais dire s'ils étaient plus considérés comme êtres humains, et s'ils avaient une certaine partie du navire où ils pourraient aller se reposer et où ils seraient un peu à l'aise. La nourriture devrait être préparée pour les hommes préposés au soin des animaux, et ils devraient avoir de bons lits pour se coucher. Je ne demande pas qu'on leur donne du luxe; mais je veux qu'on les traite comme des hommes. Si on entourait ces pauvres diables d'un peu de soin et d'attention, ce serait de beaucoup de meilleurs hommes. Quant à la ventilation à bord des vaisseaux à bestiaux maintenant je suis heureux de voir que de grandes améliorations ont été faites récemment relativement à la ventilation de ces steamers. Personne ne pourrait trouver à redire contre une ligne de steamers comme la ligne Allan. Je ne pense pas que parmi ses steamers il y en ait un contre lequel vous auriez à redire quelque chose, et j'ai la certitude que s'il y avait des améliorations qu'on pourrait suggérer à une ligne importante comme celle-là, la ligne Allan serait heureuse de les exécuter. La ligne Beaver et la ligne Dominion et les lignes représentées par M. Reford sont de la même nature; mais il y en a quelques-uns, qu'on pourrait appeler de véritables "rôdeurs" outrageants, qui viennent ici et qui, probablement avant l'établissement de la marque Plimsoll, étaient simplement expédiés ici dans l'espoir qu'on n'en entendrait jamais plus parler. J'ai traversé dans un steamer appelé *Peri* ayant 600 animaux à bord, et quelqu'un fit la remarque que si le bétail n'était pas bien assuré le steamer arriverait de l'autre côté. Je n'aimais pas beaucoup le vaisseau, et de fait il sombra le voyage suivant. Je puis en mentionner un ou deux autres de la même espèce. Avec ce que j'ai déjà dit de l'embarquement paisible des animaux, de leur départ de ce port en bon état, de la ventilation convenable du vaisseau, et de l'espace pour les faire reposer, vous pouvez aujourd'hui transporter du bétail de l'autre côté de l'Atlantique avec autant de sûreté et de confort que vous pouvez transporter des passagers. Je prétends que notre bétail canadien peut endurer autant de fatigue que n'importe quel bétail au monde. Le danger de la pleuro-pneumonie n'existe pas dans ce pays, et ce dont il nous faut nous préserver autant que toute autre chose c'est d'empêcher leurs poumons d'être atteints d'une maladie quelconque. Certaines personnes disent que les animaux ne se couchent pas tout à fait à bord; mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire qu'ils le fassent. J'ai 700 têtes de bétail dans mes étables dans Ontario. Je les fais rester debout deux ensemble, et il peut se faire que 400 animaux seul à seul dans les stalles où ils ont amplement de place, soient couchés tandis que les autres sont debout. Quand un animal debout croit que son compagnon est resté couché assez longtemps et qu'il devient quelque peu égoïste, il sait quel moyen prendre pour faire lever l'autre animal en très peu de temps, puis il se couche lui-même. Pendant que je parle de cette question, je dirai que l'honorable M. Carling, ministre de l'agriculture, connaît le règlement relatif à l'espace qu'on devrait accorder aux animaux sur les steamers, mais on ne s'en est pas occupé.

M. Smith—L'espace a été réduit en certains cas.

M. Frankland—Il a été réduit pour plaire à ceux qui désiraient le réduire. L'espace qu'on devrait accorder à chaque animal ne doit pas être laissé à la merci de l'exportateur ou de l'armateur. Le gouvernement doit en faire l'objet d'un règlement

et il ne doit pas permettre qu'on s'en écarte. Vous, monsieur le commissaire, dans la position que vous occupez ici aujourd'hui, pouvez faire disparaître les difficultés en rapport avec le commerce d'exportation de bestiaux et mettre le Canada en état de faire une grande œuvre comme elle devrait être faite, et de bénéficier de cette industrie progressive. Le Canada ne peut faire de commerce dans l'exportation de la viande en mai, juin, juillet et août, et il nous faut compter sur l'exportation du bétail sur pied. Je désire dire de plus, monsieur, que je ne suis pas bien favorable à l'exportation du bétail en hiver. Il peut se faire que les animaux soient bien, mais je n'y tiens pas. Nous avons eu quelques discussions ici aujourd'hui relativement à l'exportation de vaches à lait, et malgré le respect que j'ai pour mon ami qui vient de rendre témoignage, je ne pense pas qu'un vaisseau soit le lieu propice où les vaches puissent mettre bas. Je n'expédierai pas de vaches à lait, et je n'expédierai pas non plus de vaches portant veau. Je ne veux rien avoir à faire avec ce commerce. Présentement notre commerce se compose particulièrement d'animaux d'engraissement et d'animaux gras, et ces animaux peuvent être expédiés en mai, juin, juillet, août, septembre et octobre, et je ne crois pas que le gouvernement ferait preuve de rigueur envers le Canada s'il décrétait qu'après le 1er novembre, il ne sera exporté du Canada aucune sorte d'animaux sur pied. Je ne croirais pas que le gouvernement ferait quelque chose de nature à préjudicier au développement des ressources agricoles de ce pays s'il passait une loi de ce genre. J'aimerais à ce qu'on mît fin à l'exportation d'animaux sur pied après le mois d'octobre, car après cela vous avez une température froide, et, si vous le désiriez, vous pourriez exporter de la viande sans danger. Je pense que l'expédition du bétail pendant les six mois que j'ai mentionnés satisfera le Canada pendant un demi-siècle.

Q. Croyez-vous qu'on devrait permettre de mettre du bétail sur le pont des gaillards en automne?—R. On peut permettre de les transporter sur le pont des gaillards pendant les mois dont j'ai parlé, pourvu qu'il y ait des abris solides qui fassent partie intégrante du vaisseau.

Q. On propose d'avoir des charpentes à cornières de fer avec de la planche de 2 pouces. Croyez-vous que ces abris seraient suffisants?—R. Je ne suis pas ouvrier, mais je crois que ces abris seraient sûrs. Il faudrait une bien grosse vague pour emporter les abris que je construirais pour le bétail. Il ne s'agit pas simplement de protéger le bétail contre les vagues, mais aussi contre les changements de la température. Le grand point pour l'exportateur c'est de transporter son bétail de l'autre côté aussi rapidement que possible, afin que les animaux puissent conserver toute leur belle apparence lorsqu'ils arrivent sur le marché, et rien n'accuse aussi vite le mauvais traitement qu'une peau sèche d'une couleur terne et sale. J'ai transporté du bétail à Londres cette année, et je l'ai vendu à côté de bestiaux des cultivateurs de Norfolk, et au point du vue de l'apparence et de la qualité, mes animaux étaient tout aussi beaux que les animaux anglais. Il est ridicule de penser à abattre ici pour en exporter la viande, les beaux animaux que nous avons en Canada. A mon sens, un animal perd toute sa beauté quant il est réduit à deux quartiers de bœuf. A ce sujet, je désirerais exprimer mon entière désapprobation relativement à la viande mise en conserve ici, entreprise dont on est sur le point de tenter l'essai à Montréal. Je crois que dans ce siècle de mesures sanitaires, on va en arriver à ce que le public n'achètera plus de conserves. Tout ce qui est mis en conserves, là où il faut se servir de soudure, n'est pas sain, à mon avis. Je vais aller plus loin, et je dirai que la viande transportée dans ces réfrigérateurs, n'est pas aussi saine pour le consommateur que la viande d'animaux sains qui sont abattus et distribués au public aussitôt que possible.

Q. Recommandez-vous que des éventails mécaniques soient installés dans tous les vaisseaux à bestiaux?—R. Oui, monsieur. On a particulièrement attiré mon attention sur les éventails mécaniques ici, et j'en ai fait l'essai de quelques-uns. J'ai vu un éventail mécanique fonctionner sur un steamer pendant à peu près 8 heures. C'était sur le *Lake Superior* ou le *Lake Ontario*—j'oublie lequel—et lorsque je descendis à l'entrepont l'air était aussi frais que possible, et il était extraordinaire comme tout était confortable et comme vous pouviez respirer facilement à l'entrepont. On doit se rappeler que là où un homme ne peut respirer facilement les

animaux ne peuvent y respirer non plus ; là où un homme peut vivre un animal peut y vivre, et un animal ne peut vivre plus longtemps qu'un homme avec une mauvaise ventilation et du mauvais air.

Q. Recommandez-vous que les vaisseaux soient éclairés à l'électricité ?—R. Je ne sache pas que je demanderais de la lumière électrique dans le beau temps.

Q. Elle serait disponible pour le mauvais comme pour le beau temps. On a dit que les bouviers ne peuvent descendre avec des lanternes dans leurs mains et veiller convenablement au bétail ?—R. Ils l'ont fait jusqu'à aujourd'hui, et je ne pense pas que je demanderais d'avoir la lumière électrique. Je n'aimerais pas à demander quoi que ce soit qui serait, à mon avis, déraisonnable pour les armateurs. Comme je vous l'ai dit au commencement, si nous embarquons nos animaux paisiblement à bord des vaisseaux ici, sans excitation, les animaux seront en bon état. Nous avons une nappe d'eau magnifique d'ici au détroit de Belle-Ile, et il n'y a que 4½ jours de distance entre le détroit de Belle-Ile et la côte d'Irlande. De fait le Canada et l'Angleterre semblent avoir été faits l'un pour l'autre pour ce commerce. Je n'ai pas de sympathie pour les Etats-Unis, et je ne m'occupe pas de ce qu'ils font de ce côté-là. Dans ce commerce je ne travaille que dans l'intérêt de notre propre population, sous notre propre drapeau.

Par M. Greenshields :

Q. Evidemment vous ne croyez pas en l'annexion ?—R. Oh ! non ; je suis du côté de notre gouvernement, et je sais qu'il fera tout ce qu'il pourra pour nous. Il faut que vous trouviez les moyens les plus parfaits pour que nous puissions expédier le bétail en Angleterre. Les deux nations ne doivent faire qu'une seule.

Par M. Smith :

Q. Prohiberiez-vous le transport du bétail sur les ponts des gaillards après le 1er novembre ?—Oui. Cela ne me ferait rien si on défendait complètement de transporter du bétail sur l'Atlantique du 1er novembre au 1er avril. Naturellement je ne le demande pas, car il y a des hommes qui peuvent expédier et qui expédieront les animaux d'engraissement pendant tout l'hiver, la chose peut se faire et elle a été faite ; et elle peut se faire très bien, je suppose, si les animaux sont bien traités et s'il n'y a pas d'encombrement. Je me souviens que la dernière année du règne de lord Dufferin ici, j'achetai des animaux qui avaient remporté des prix à l'exposition, environ 200, je crois, et je les expédiai de Montréal sur le *Lake Nipegon*, de la ligne Beaver. Il y en avait 800 expédiés par une autre personne en même temps, et nous ne pouvions les assurer à moins de 10 pour 100. Je n'assurai pas les animaux à bord de ce vaisseau. J'ai traversé 17 fois l'Atlantique et j'ai traversé avec des animaux représentant des valeurs de $30,000 à $50,000, sans les assurer ; ce qui vous fait voir avec quel succès ce commerce d'animaux peut se faire s'il est conduit avec soin. Nous sommes partis le 1er octobre, et nous avons eu du gros temps toute la traversée, et nous avons transporté ce chargement d'animaux de l'autre côté en sûreté, à l'exception de deux moutons qui me paraissaient malades et me faisaient peine à voir, de sorte que je les égorgeai et j'en fis deux carcasses, et ne perdis rien.

Q. Vous n'avez pas été témoin d'actes de cruauté envers les animaux pendant la traversée sur l'Atlantique ?—R. Je ne puis concevoir rien de tel ; ceci est complètement en dehors de mon commerce. Si je voyais un homme maltraiter un bœuf, un mouton ou un cheval, je le punirais si sévèrement non par l'entremise de la loi, mais de mes propres mains—qu'il ne répéterait jamais rien de semblable. Je ne puis me faire l'idée qu'un homme puisse être inhumain envers les animaux.

Par M. Greenshields :

Q. Chaque fois que vous avez traversé, vous n'avez jamais été témoin d'actes de cruauté envers les animaux à bord du vaisseau ?—R. Non ; jamais.

Q. Etes-vous d'avis que l'exportateur emploie ses propres hommes ?—R. Je veux bien qu'un armateur emploie ses propres hommes pour la manœuvre de son navire, et je ne voudrais pas mettre mes animaux entre les mains d'hommes dont je ne serais pas sûr. J'expédie avec les animaux de mes propres hommes qui en ont eu soin

depuis 7 à 8 mois ; et les animaux reconnaissent en réalité leurs voix lorsqu'ils leur parlent.

Par M. Smith :

Q. Pensez-vous que les hommes préposés au soin du bétail devraient être inscrits sur le rôle d'engagement ?—R. Je crois que les hommes devraient être mis dans cette position-ci, que si un capitaine désirait les corriger à bord il devrait avoir plein pouvoir de le faire.

Q. Quel traitement fait-on aux bouviers à bord des vaisseaux ?—R. Vous pleureriez de voir le traitement que quelques-uns d'entre eux reçoivent. Non pas sur des lignes respectables, comme la ligne Allan, la ligne Beaver et la ligne Reford, mais à bord de certains autres vaisseaux. Même ces bonnes lignes qui devraient être au-dessus du soupçon pourraient améliorer le traitement qu'on fait aux hommes.

Q. Quels moyens de logement ont-ils ?—R. On ne les place pas dans une place aussi confortable que je désirerais leur donner. 9 ou 10 cases sont mises ensemble et les hommes n'y sont pas du tout à l'aise. On devrait leur servir leurs aliments d'une manière un peu plus convenable qu'aujourd'hui.

Q. Comment la nourriture leur est-elle servie ?—R. Dans des plats de fer-blanc qui peuvent avoir reçu une couche d'argent allemand une fois, mais qui en ont perdu toute apparence maintenant.

Q. Dresse-t-on une table pour permettre à ces hommes de manger ?—R. Il n'y a guère de table. Dans certains vaisseaux il y a une table, mais il ne vaut pas la peine d'en parler. Je parle ici du traitement des aides et non du traitement des contremaîtres. Ils prennent leurs repas sur le foin ou partout où ils peuvent, et ils dorment sur le foin, mais je dois admettre que pour ce qui est de la catégorie d'hommes qui traversent pour prendre soin des animaux, vous ne sauriez guère où les mettre, parce que quelques-uns d'entre eux sont de pauvres diables prêts à traverser pour rien.

Q. N'est-il pas vrai que dans certains cas ils n'ont pas de lits pour se coucher ? —R. Il en est parfois ainsi. Non pas qu'un lit de foin ne soit pas confortable en juin, juillet ou août, mais lorsque les froids arrivent et que vous avez besoin de couvertures, ils devraient avoir un lieu où dormir.

Par M. Greenshields :

Q. Même sur un lit de foin je suppose qu'ils ne tiendraient pas fort à se déshabiller ?—R. Les bouviers ne se déshabillent pas souvent à compter du moment où ils quittent Montréal jusqu'à ce qu'ils arrivent en Angleterre, et ils ne sont pas alors dans un très joli état.

Q. Ne croyez-vous pas que si les moyens de logement étaient meilleurs et si ces hommes étaient traités différemment, ceci serait de nature à élever leur niveau ?—R. Oui ; ceci pourrait amener ces pauvres diables à penser mieux d'eux-mêmes.

Par M. Smith :

Q. Ont-ils d'aussi bons moyens de logement que les matelots à bord du vaisseau ? —R. Pas d'aussi bons, monsieur, loin de là. Il devrait être réglé que les bouviers devraient avoir les mêmes moyens de logement que les matelots. Le gouvernement a réglé la manière avec laquelle les passagers d'entrepont devaient être transportés, et les passagers d'entrepont sur nos bonnes lignes ont de la nourriture en abondance et même plus qu'il ne leur en faut, et je pense que des dispositions devraient être prises pour que les bouviers soient traités convenablement.

Q. Approuvez-vous le système de mettre du foin sur le dessus des stalles ?—R. Je ne m'objecterais pas à ce qu'il y eût suffisamment de foin sur les stalles pour les besoins des animaux en descendant le fleuve, mais lorsque le foin devient humide il n'est pas bon pour les animaux. La nourriture destinée au bétail devrait être à l'abri. A mon avis il a toujours été mal de mettre des animaux sur les écoutilles d'un vaisseau. Supposez que le feu éclaterait à l'intérieur et que les écoutilles seraient recouvertes d'animaux, cela serait très dangereux. Il ne devrait pas être mis d'animaux sur les écoutilles.

Q. Croyez-vous qu'on devrait permettre à un exportateur d'animaux d'assurer son bétail là où il lui plaît?—R. Oui; il est très convenable qu'un homme puisse faire ce qu'il veut de sa propriété. Cependant, je ne puis dire que je m'objecte beaucoup à ce que les armateurs fassent l'assurance. On a quelque peu combattu ce système au début, mais les choses ont pris un bonne tournure. Si toutes les améliorations et les recommandations qu'on a faites étaient mises en vigueur, et si les animaux étaient convenablement soignés, nous n'aurions pas besoin d'assurer nos bestiaux, car nous les transporterions tous vivants.

Q. Combien de temps, pensez-vous, les animaux devraient-ils se reposer à leur arrivée à Montréal avant de s'embarquer?—R. Je crois que les animaux pourraient se reposer très bien sur le vaisseau. C'est l'expérience que j'en ai. Si nous avions un quai à bestiaux ici, et qu'on pût les mettre paisiblement à bord, les animaux pourraient très bien s'y reposer.

Par M. Greenshields:

Q. Désapprouvez-vous qu'on emploie des steamers allant à la cueillette pour ce commerce de transport d'animaux?—R. Je ne sache pas que je doive les encourager. Ceci gêne le commerce établi, et la présence des "rôdeurs" n'a pas sa raison d'être. Si un steamer est un bon vaisseau, il devrait être quelque chose de plus qu'un "rôdeur." Lorsqu'un vaisseau est censé transporter les officiers et les matelots de l'autre côté, il devrait être aussi en position de transporter du bétail sur pied, et je ne mettrais jamais d'animaux sur un vaisseau à bord duquel j'aurais peur de m'embarquer moi-même.

Ceci termine la déposition du témoin.

Archibald J. Thompson, de la ville de Toronto, exportateur de bestiaux, dépose comme suit:—

Par M. Smith:

Q. Voudriez-vous, s'il vous plaît, nous faire part de votre manière de voir sur la question du commerce d'exportation de bestiaux entre le Canada et l'Angleterre?—R. Je puis corroborer ce qu'a dit M. Frankland. Je crois qu'il a exposé tout ce qui a rapport avec ce commerce, et je suis généralement d'accord avec lui. Je pense qu'un espace de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds devrait être accordé aux animaux, et je pense assurément que rien moins que cet espace ne rendrait les animaux confortables. J'ai moi-même traversé avec des chargements d'animaux, et d'après l'expérience que j'en ai eue je suis convaincu que s'ils avaient cet espace, et si les recommandations de la *Dominion Live Stock Company* étaient mises en vigueur, les animaux pourraient être transportés de l'autre côté de l'Atlantique avec sûreté et confort.

Q. Je suppose que vous mettiez 5 animaux d'engraissement à la place de 4 animaux gras?—R. Oui; je crois qu'ils auraient suffisamment de place dans cet espace. Il y a une autre chose essentielle pour le bétail à bord d'un steamer, je veux parler d'un bon approvisionnement d'eau douce et pure. Je crois qu'on ne devrait permettre de transporter du bétail à aucun vaisseau qui ne pourrait fournir au moins 12 gallons d'eau douce ou d'eau condensée à chaque animal par jour.

Q. Croyez-vous que ceci devrait faire l'objet d'un règlement qui serait mis en vigueur par un inspecteur officiel s'il était nommé?—R. Je pense que ceci devrait faire l'objet d'un règlement officiel. A bord d'un bon nombre de vaisseaux ils ont deux condenseurs pour condenser l'eau en marchant, mais dans certains cas l'eau est chaude lorsqu'elle arrive aux animaux. Un vaisseau qui n'a pas suffisamment de condenseurs pour donner de l'eau froide condensée aux animaux ne devrait pas être admis à transporter du bétail.

Q. Les exportateurs prennent-ils des mesures pour que de l'eau soit fournie aux animaux pendant la traversée?—R. Les exportateurs de bestiaux n'ont jamais pris de mesures pour cela. Ils se fient au vaisseau. Les exportateurs ont un autre grand grief à l'endroit des navires qui ont trois ponts, grief dont je veux parler. J'ai eu

des animaux à bord des meilleures lignes qui quittent le port de Montréal, alors que le vaisseau avait été chargé sur les trois ponts, et les animaux placés aux entreponts dépérissaient parfois au point de perdre dans certains cas £3 ou £4 en valeur. Je veux parler des animaux transportés par le steamer *Orlop*. La ventilation à bord de l'*Orlop* se fait par des écoutilles au centre du vaisseau, ce qui crée une chaleur affreuse à l'entrepont.

M. James Allan.—Mais en serait-il ainsi si le steamer était muni d'éventails mécaniques?—R. Si le steamer avait des éventails mécaniques nous pourrions surmonter cette difficulté. Ces éventails mécaniques apporteraient l'air frais et on adopterait des mesures pour faire sortir l'air chaud.

Q. Ce dont vous parlez se passait avant l'adoption d'éventails mécaniques?—R. Oui.

M. Smith.—Pourrait-on introduire l'air à l'entrepont inférieur?—R. L'entrepont inférieur est très souvent frais tandis qu'à l'entrepont supérieur l'atmosphère est souvent trop élevée. La chaleur provient de l'entrepont inférieur et s'introduit dans l'entrepont supérieur.

Q. Si les entreponts étaient convenablement aérés au moyen d'éventails mécaniques, ceci obvierait à la difficulté?—R. Oui; et je ne pense pas qu'un navire qui part de Montréal avec un chargement d'entrepont, et qui n'est pas muni d'éventails soit un vaisseau sûr pour le bétail. Si les animaux souffrent du manque d'air pendant la traversée, ils débarquent de l'autre côté dans un état qui fait perdre à l'exportateur de £3 à £4 sterling par tête.

Q. Combien perdraient en pesanteur ces animaux ainsi traités?—R. Ils perdraient peut-être 150 livres, et ceci signifie une terrible différence dans le prix et la qualité de votre bétail.

Par M. Greenshields:

Q. Relativement à cette eau dont vous avez parlé; pensez-vous que 12 gallons d'eau par tête par jour seraient nécessaires pour chaque animal?—R. Je crois qu'on ne devrait fournir pas moins de 12 gallons par jour à chaque animal.

Q. La fourniture de l'eau aux animaux est entièrement entre les mains des armateurs?—R. Oui; l'exportateur n'a rien à y voir; et chaque vaisseau devrait avoir des condenseurs suffisants pour fournir constamment cette quantité d'eau. Naturellement, si le vaisseau pouvait fournir de l'eau douce et la transporter dans des réservoirs, ce serait aussi bien. Un grand nombre de vaisseaux fournissent de l'eau douce aux animaux toute la traversée.

Par M. Smith:

Q. Si les animaux n'avaient pas assez d'eau pendant toute la traversée, je suppose qu'ils souffriraient considérablement?—R. Oui; et ils déprécieraient considérablement en valeur s'ils n'avaient pas toute l'eau dont ils ont besoin.

Q. Avez-vous déjà traversé dans un vaisseau à bord duquel se trouvaient des animaux?—R. Oui. J'ai traversé avec un des premiers gros chargements qui ont été expédiés en Angleterre en 1876. Dans le temps, le commerce n'était pas très bien connu, et nous ne pouvions pas avoir d'assurances. De fait nous ne pouvions pas avoir un sou d'assurance.

Q. Qu'avez-vous fait lorsque vous ne pouviez avoir d'assurance?—R. J'ai assuré ma vie pour la valeur de la cargaison, et je me suis tenu prêt à m'attacher à la queue d'un bœuf et à passer par-dessus bord avec lui si le navire sombrait.

A M. Frankland.—Je n'ai pas assuré ma vie ou la cargaison quand je suis traversé.

M. Thompson.—Nous avons débarqué tous les animaux sauf un, et celui-là a été mis à terre à l'état de viande et vendu à un aussi bon prix que les autres. Nous avons débarqué les bestiaux en excellent état.

Par M. Smith:

Q. Avez-vous été témoin d'actes de cruauté envers les animaux pendant la traversée?—R. Pas du tout. Ils étaient tout aussi confortables qu'ils l'auraient été à l'étable, ils avaient de la place, de l'air et de l'eau en abondance. Vous pouvez expé-

dier des animaux, si des mesures sont prises en conséquence, avec autant de confort et de sûreté que vous pouvez les garder dans vos étables.

Q. Avez-vous objection d'expédier du bétail sur le pont des gaillards ?—R. Le pont des gaillards est parfait s'il s'y trouve un aménagement solide.

Q. Que pensez-vous de l'expédition du bétail sur le pont des gaillards du mois de septembre au mois de novembre ?—R. A compter du mois de septembre, il y a beaucoup de risque et il y en a toujours eu. Naturellement, si l'aménagement dont on parle était fait, ce serait une grande amélioration.

Q. On propose d'ériger des charpentes en fer revêtues d'une planche de 2 pouces ? —R. Si un paquet de mer s'abbattait sur ces abris, tout serait emporté, animaux et le reste. Naturellement, avec ces abris permanents il y aurait beaucoup plus de sûreté.

Q. Après le mois de septembre vous ne voudriez pas expédier des animaux sur le pont des gaillards ?—R. Je ne voudrais pas expédier des animaux sur le pont des gaillards après le mois de septembre.

Q. Savez-vous que quelques-uns de ces vaisseaux font, à la sortie, escale à Sydney pour prendre du charbon ?—R. Il y a quelques vaisseaux de M. Reford qui font escale à Sydney pour prendre du charbon.

Q. Croyez-vous que ce soit matière à objection ?—R. Je crois que c'est une grande objection, et je pense que même s'ils font escale à Québec pour prendre du fret pendant les mois de chaleur, c'est aussi une grande objection. Les vaisseaux qui partent de ce port avec des animaux devraient avoir leur approvisionnement de charbon et de tout ce dont ils ont besoin, afin d'être prêts à prendre directement la mer. Le bétail sur pied n'est pas comme de la viande. Une fois mis à bord il devrait directement prendre la mer.

Q. Irez-vous jusqu'au point de recommander de passer un règlement officiel décrétant qu'il ne sera pas transporté de bestiaux sur le pont des gaillards après le 1er septembre ?—R. Non ; je n'en ferais pas l'objet d'un règlement.

Q. En feriez-vous une matière de discrétion ?—R. Oui ; je laisserais cela à la discrétion de ceux qui veulent expédier des animaux.

Q. Vous ne voudriez empêcher personne d'expédier des animaux après septembre si on désirait le faire ?—R. Je n'aimerais pas défendre à qui que ce soit de faire ce qu'il veut pourvu que ce ne soit pas contraire à la loi. Les intéressés doivent savoir ce qui convient à leurs affaires.

Q. Recommanderiez-vous que les vaisseaux à bestiaux soient munis d'un appareil électrique pour l'éclairage ?—R. C'est une très bonne chose. Il n'y a pas de doute que des lampes ne sont pas une lumière suffisante pour les hommes qui veillent aux animaux, et je pense que ce serait une excellente chose si nous pouvions avoir la lumière électrique à bord.

Q. Approuvez-vous la recommandation de M. Frankland, comportant qu'on ne devrait pas prendre d'animaux à bord jusqu'à ce que l'autre cargaison soit chargée ? —R. Oui; je pense qu'on devrait passer ce règlement. Je pense qu'on pourrait amener les animaux des cours sur les quais à toute heure du jour à peu près, si le vaisseau avait complété son autre cargaison. Naturellement, il existe des difficultés sur les quais, mais si un vaisseau était complètement chargé avant d'amener le bétail sur les quais dans le jour, et si le bétail pouvait s'embarquer paisiblement et immédiatement, je crois que ce serait une grande amélioration sur le présent système, et qu'on épargnerait ainsi beaucoup de misère aux animaux.

Q. Que pensez-vous de la recommandation qu'on a faite relativement à un quai spécial d'où les animaux pourraient être expédiés ?—R. Ce serait une chose magnifique, mais je ne sais si c'est praticable ou non, car je suis loin d'être ingénieur.

Q. Pensez-vous que les vaisseaux pourraient manœuvrer commodément dans le courant de ce port ?—R. Je suppose qu'en cela il y aurait des difficultés pour les vaisseaux, mais tout de même il y a certaines parties des quais ici qu'on pourrait réserver pour l'expédition du bétail.

Q. Ceci entraînerait le déplacement du vaisseau d'un lieu à un autre, et il faudrait prendre un pilote, etc., et peut-être aussi courir un certain risque ?—R. Oh, oui ;

le système coûterait cher et il y aurait peut-être du risque; mais le bétail pourrait être convenablement installé sur le vaisseau à Montréal et à d'autres endroits avant que le navire quitte le quai.

Q. Vous n'êtes pas d'avis qu'on place le bétail à bord après que le vaisseau est parti ?—R. Non. Je ne suis pas d'avis d'amener 70 ou 80 animaux, ou 100, dans le vaisseau, de boucher toutes les allées et de mettre tout le vaisseau en confusion. La moitié des animaux sur les vaisseaux, ou peut-être les deux tiers, n'auraient rien à manger ou à boire pendant 48 heures après le départ du vaisseau d'ici, si les animaux n'étaient pas mis à leurs places avant que le navire mît à la voile. Il devrait y avoir un règlement décrétant que les animaux devront être attachés dans les stalles avant que le vaisseau obtienne son acquit.

Q. Recommandez-vous que ceci fasse l'objet d'un règlement officiel ?—R. Oui, à tout prix. Il est très essentiel que ceci se fasse, vu qu'on pourrait alors prendre soin du bétail dès le départ du vaisseau.

Q. Vous croyez que ceci devrait se faire avant que l'inspecteur donne un certificat?—R. Oui.

Q. Et vous êtes d'avis que le chargement des animaux devrait être soumis à une inspection officielle ?—R. Oui, on devrait nommer quelqu'un pour cet objet. On devrait avoir un inspecteur pour cela, en sus de l'inspecteur officiel.

Q. Vous pensez qu'avec ces améliorations, et à l'aide de l'inspection officielle, ce qui n'existe pas aujourd'hui, le commerce s'améliorerait beaucoup ?—R. Oui; le commerce pourrait se faire avec bien moins de misère pour les animaux et en parfaite sûreté. Je pense que grâce à ces améliorations les animaux pourraient être transportés avec autant de sûreté que s'ils étaient à l'étable.

Q. Passeriez-vous une loi dont l'effet serait de fermer la porte du commerce, en automne, aux steamers allant à la cueillette?—R. Non. Je pense que les intéressés devraient exercer leur propre jugement quant à la question de savoir sur quels vaisseaux ils doivent expédier leurs animaux, mais les "rôdeurs" devraient être soumis aux mêmes règlements que les lignes régulières, et ceci les obligerait à s'élever au niveau voulu. Que chaque vaisseau soit admis sur son mérite. Il y a des vaisseaux de l'extérieur qui sont aussi bons que les vaisseaux de lignes régulières.

Q. Et si un vaisseau allant à la cueillette ne peut se conformer aux exigences de la loi, il lui faudra faire un autre commerce ?—R. Oui; et s'il n'avait pas l'aménagement requis par la loi, il vaudrait mieux qu'il fît autre chose.

M. Frankland.—Je crois que le gouvernement britannique a pris des mesures sous le coup desquelles tombent certains "rôdeurs" qui font ce commerce.

M. Smith.—On a dit qu'un des vaisseaux qui transportaient des animaux du Canada avait été mis à l'index, et le gouvernement britannique s'occupait évidemment du commerce lorsqu'il a agi ainsi; mais je crois comprendre que depuis on a levé l'embargo sur ce vaisseau. Lorsque les témoignages que nous prenons ici auront été soumis au gouvernement britannique, cela leur démontrera que nous nous occupons de l'affaire et que nous prenons des précautions pour régulariser le commerce. Nous avons aujourd'hui assez de renseignements pour démontrer que si les précautions sont prises on peut transporter des animaux sans danger et à l'aise de l'autre côté de l'Atlantique. Nous savons que les inspecteurs d'assurances examinent l'aménagement du vaisseau, et que le médecin vétérinaire prend toutes les précautions pour s'assurer que les animaux ne souffrent pas de pleuro-pneumonie, mais il semble que d'autres améliorations doivent se faire. J'ai toute confiance, bien que je ne sois pas officiellement autorisé à le dire, que, lorsque ces témoignages seront soumis au comité impérial, il ne sera pas passé de loi préjudiciable au commerce d'animaux du Canada.

M. J. H. Routh, de la ville de Montréal, représentant la *Western Insurance Company*, fait la déclaration suivante:

Au nom des assureurs, je désirerais ajouter à ce qu'ont dit M. Popham, M. Bond et M. Riley, qu'à mon avis aucun vaisseau chargé d'animaux ne devrait pouvoir

quitter ce port à moins d'avoir son approvisionnement complet de charbon à son départ, afin de l'empêcher de prendre du charbon à Sydney ou à tout autre port. Je pense que ceci devrait faire l'objet d'un règlement. Les vaisseaux auxquels il faut prendre du charbon sont dans l'obligation de changer les animaux d'une stalle à une autre, et ceci n'est pas de nature à faire du bien au bétail. Pour ce qui est de la question de faire escale à Sydney, nous aimerions à ce qu'on mît fin à cela. Si le vaisseau ne pouvait obtenir son certificat avant d'avoir son approvisionnement complet de charbon, il ne pourrait prendre la mer, et s'il avait suffisamment de charbon il devrait s'en aller tout droit sans arrêter.

M. POPHAM—Pendant les chaleurs je préférerais que le règlement décrétât que les vaisseaux à bestiaux ne devront faire escale à Sydney ni à Québec.

M. ROUTH—Je rédigerais ma recommandation comme suit: "Nul vaisseau ne devra arrêter en aval de Québec pour prendre du charbon. Avant que le vaisseau mette à la voile on pourrait donner un certificat au capitaine qui lui permettrait d'arrêter prendre du charbon à Québec, mais à aucun autre port."

Ceci termine la déposition du témoin.

JOHN DUNNE, de la ville de Toronto, exportateur d'animaux du Canada en Angleterre, dépose comme suit:

Par M. Greenshields:

Q. M. Dunne, vous étiez autrefois président de la *Dominion Live Stock Association?*—R. Oui, monsieur; j'en ai été le président pendant 3 ans.

Q. Vous êtes un grand exportateur d'animaux du Canada en Angleterre?—R. Je ne sache pas que mes affaires soient très considérables, mais je suis en rapport avec ce commerce depuis 13 ans.

Par M. Smith:

Q. Veuillez nous faire part de votre manière de voir, quelle qu'elle soit, relativement au commerce d'exportation de bestiaux de ce pays en Angleterre, et nous dire les recommandations que vous avez à faire pour l'améliorer?—R. Je pense partager la manière de voir l'échevin Frankland, à quelques exceptions près.

Q. Dites-nous sous quels rapports vous n'êtes pas d'accord avec lui?—R. J'ai cru comprendre que l'échevin Frankland disait qu'il n'aimait pas à voir exporter du bétail sur le pont des gaillards après le 1er novembre. Je pense qu'avez des stalles convenablement construites et d'une nature permanente sur le vaisseau, il n'y a pas besoin d'établir des restrictions quant au transport du bétail sur le pont des gaillards en tout temps de l'année, c'est-à-dire, naturellement, si l'aménagement du pont des gaillards est permanent. Je ne crois pas que ces planches de 2 pouces posées sur des supports en fer soient suffisamment fortes, car je crois que l'aménagement devrait se composer de stalles en fer permanentes.

Q. Les stalles dont je parle seraient permanentes. Le vaisseau s'en servirait chaque fois qu'il transporterait des animaux. Elles se composeraient d'une charpente à cornières de fer et d'une planche de 2 pouces, au lieu d'une planche de 1 pouce qu'on emploie parfois aujourd'hui?—R. La question est celle-ci: est-ce qu'une planche de 2 pouces est suffisamment forte? J'ai acquis quelque expérience à traverser l'océan avec des animaux, et je ne le crois pas.

Q. Ne serait-il pas difficile de manœuvrer des matériaux plus lourds que cela?—R. Je pense que des stalles en fer permanentes vaudraient mieux si on pouvait les construire.

Q. Les autres témoins ne veulent pas imposer des restrictions aux vaisseaux qui seraient de nature à rendre leur aménagement trop coûteux ou trop difficile, et les témoignages semblent s'accorder sur le fait que si les animaux étaient placés dans des stalles convenablement construites sur le pont des gaillards, on pourrait les transporter très bien?—R. Je ne vois pas de difficultés à transporter du bétail de l'autre côté de l'Atlantique si chaque animal a suffisamment d'espace. Cet espace devrait être de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds et de pas moins.

Q. Vous croyez qu'on puisse transporter des animaux sur le pont des gaillards en tout temps de l'année pendant la navigation, si les vaisseaux sont convenablement aménagés?—R. Je le crois; oui.

Par M. Greenshields:

Q. Qu'avez-vous à dire des facilités qu'on a pour la manœvre du bétail dans le port de Montréal?—R. Les facilités qu'offre présentement le port de Montréal sont très imparfaites. M. Acer, qui a été entendu ici, a déclaré que les facilités qu'on trouve à Montréal étaient meilleures que celles qui existent dans tout autre port du continent. Il est très possible que M. Acer, en faisant cette déclaration, croyait être dans le vrai; mais je ne pense pas que M. Acer ait assez d'expérience pratique pour pouvoir définir exactement quand les facilités sont bonnes ou mauvaises. Malheureusement pour notre commerce, nous y avons des hommes qui ont des intérêts dans d'autres affaires de l'extérieur, et qui se font un devoir de rester dans leurs bureaux pendant que leurs employés font leur travail. Du moment où les animaux arrivent à Montréal et jusqu'à ce qu'ils partent pour l'Angleterre, ces messieurs ne les voient probablement jamais. Je pense que personne ne peut être compétent pour se prononcer sur une question de la sorte à moins qu'il ne se rende personnellement compte de la position des affaires.

Q. Surveillez-vous vous-même l'embarquement de vos animaux?—R. Je suis dans le commerce depuis 13 ans, et je puis dire en toute sûreté que je n'ai jamais permis que le bétail fût embarqué sans que je fusse là, à moins d'en avoir été empêché par la maladie. Je demeure à Toronto, et je viens tout exprès à Montréal pour surveiller l'embarquement de mes animaux. J'ai laissé très peu de steamers partir de ce port sans avoir personnellement surveillé le chargement, et, comme résultat de mon expérience, je suis tout à fait convaincu que si nous obtenions ce que nous demandons, ce serait suffisant.

Q. Sous quel rapport les facilités qu'on trouve dans ce port pour l'embarquement des animaux sont-elles défectueuses?—R. Le chargement de la cargaison à bord du vaisseau se faisant en même temps que l'embarquement des animaux donne lieu à de grandes objections.

Q. N'avez-vous jamais parlé de cela aux armateurs dont vous nolisiez les vaisseaux? vous ne leur avez jamais demandé de prendre des dispositions pour embarquer les animaux à bord après que la cargaison s'y trouve?—R. Je pense qu'on agite cette question depuis plusieurs années, et je me souviens de l'avoir moi-même soumise au ministre de l'agriculture à Ottawa. Il y a trois ans, alors que j'étais président de notre association, je me suis rendu avec une députation à Ottawa auprès du ministre de l'agriculture afin de tâcher d'obtenir que les règlements que nous demandons aujourd'hui fussent mis en vigueur. Nous avons alors fait remarquer que l'espace destiné à chaque animal devait être de 2 pieds 8 pouces. Nous avons eu le plaisir d'avoir une entrevue avec les armateurs et les agents des différentes lignes à Montréal, et on a parlé, entre autres choses, du manque de moyens de logement. Nous avons parlé du manque de moyens de logement, nous avons parlé du chargement de la cargaison pendant qu'on embarquait les animaux, et des misères qu'ils souffraient en conséquence. Ainsi que l'a dit mon ami, l'échevin Frankland, les animaux sont soumis à plus de misères pendant une demi-heure sur les quais qu'ils n'en éprouvent à bord pendant toute la traversée de l'Atlantique.

Q. N'auriez-vous pas pu prendre des dispositions pour amener les animaux sur les quais quand les steamers étaient prêts à les recevoir?—R. Je ne vois pas comment vous puissiez le faire très bien. L'agent de la ligne de steamers a toujours eu l'habitude de faire venir les animaux avant que le vaisseau ne soit prêt. Il désire que le vaisseau soit chargé le plus tôt possible, et il peut se faire qu'il fasse venir les animaux avec une bonne intention, croyant que le vaisseau sera prêt à les recevoir. Il peut arriver, que par suite de circonstances imprévues, le chargement de la cargaison ne se fasse pas aussi rapidement qu'il aurait pu se faire, et il s'en suit que les animaux sont obligés de rester sur le quai pendant quelque temps. Lorsque l'ordre est donné d'amener les animaux sur le quai, il peut se faire que l'armateur croie le

vaisseau prêt à les recevoir, mais il n'en est pas ainsi quand nous arrivons sur le quai. Il peut ordonner d'amener des animaux à trois heures et d'autres à 4.30, puis malheureusement, ils s'accumulent sur le quai et une grande confusion s'en suit. C'est une des choses les plus difficiles qu'on puisse s'imaginer que d'embarquer des animaux à travers tout ce bruit et cette confusion. Lors de notre réunion à Ottawa, il fut entendu et convenu que l'espace pour chaque animal serait de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds, bien qu'il n'y eût pas d'arrêté du conseil à cet effet. Les amateurs convinrent aussi, je crois, que les animaux ne seraient pas pris à bord en même temps que se ferait le changement de la cargaison ; mais malheureusement il n'y eût point de règlement officiel de passé, et les choses se continuèrent comme de plus belle.

Q. A-t-il été passé un arrêté du conseil relativement à l'espace ?—R. Malheureusement pour les exportateurs de bestiaux, l'arrangement n'a jamais pris la forme d'un arrêté du conseil. Ce fut tout simplement un arrangement conclu entre les armateurs et les exportateurs de bestiaux.

Q. Croyez-vous que cet arrangement devrait faire maintenant l'objet d'un arrêt du conseil ?—R. A tout prix. Nous n'obtiendrons jamais ce que je considère un acte de justice pour le commerce, tant qu'il n'y aura pas un règlement officiel déterminant la grandeur de l'espace.

Q. Une des recommandations qu'on a faites comporte que la grandeur de l'espace pour chaque animal sera déterminée par un arrêt du conseil ?—R. Si vous faites cela, je ne crois pas qu'il y aura du danger à transporter des animaux sur l'océan.

Q. Mais le gouvernement ne peut faire une règle qui indique le moment où les animaux devront être amenés des cours sur le quai ?—R. Je ne pense pas que cela soit absolument nécessaire. Si l'autre cargaison est toute mise à bord du steamer avant l'embarquement du bétail et que l'agent de ce vaisseau en donne avis aux hommes, on pourrait convenablement amener le bétail à tour de rôle et le mettre à bord du navire. Si on les amène à pied, ou en chemin de fer, pendant la nuit, il n'y aurait absolument pas de difficulté si le steamer était prêt à les recevoir.

Q. Croyez-vous qu'on doive décréter par règlement qu'on ne devra embarquer des animaux que lorsque le vaisseau aura terminé le chargement du reste de sa cargaison ?—R. A tout prix ; je désirerais que ceci soit une règle établie et je crois qu'on devrait le faire.

Q. Est-ce que ceci ne serait pas une cause de retard pour le vaisseau ?—Il pourrait peut-être en être ainsi ; mais le retard qu'on éprouverait serait plus que compensé par le bon état dans lequel le bétail arriverait en Angleterre. Ce serait un avantage très considérable pour le steamer comme pour les exportateurs des animaux.

Q. Vous croyez que ceci n'interromprait pas les affaires des steamers si cela avait lieu ?—R. Je crois que les affaires ne seraient pas beaucoup interrompues. Ce serait tout au plus une question de trois ou quatre heures de retard. Je crois qu'il n'y a pas un vaisseau dans le port de Montréal qui ne pourrait prendre des dispositions pour que les animaux soient amenés sur les quais en bon ordre et mis à bord en bon état. Il n'y a pas de steamer qui vienne à Montréal, sur lequel les animaux ne pourraient être embarqués en quatre heures une fois que le vaisseau est prêt à les recevoir.

Q. Recommandez-vous que tous les steamers qui transportent des animaux aient des éventails mécaniques à bord ?—R. Je crois que les éventails mécaniques sont une grande amélioration, et qu'ils sont absolument nécessaires pour que les animaux puissent avoir du bon air à bord. Je pense aussi beaucoup de bien de la proposition d'éclairer les vaisseaux à bestiaux à la lumière électrique, mais je n'approuve pas le fait qu'on mette les armateurs à trop de frais. Je sais ce que c'est que d'être sans lumière dans un steamer, et mon expérience me porte à croire que vous ne pouvez trop éclairer un vaisseau à bétail. Si nous avions la lumière électrique, ceci permettrait aux hommes de veiller encore mieux aux animaux, vu qu'ils pourraient faire leur service avec plus de facilité. Comme je l'ai dit déjà, je ne pense pas que vous puissiez trop éclairer un vaisseau pour le bien-être des animaux ; mais si la pose de

la lumière électrique à bord d'un vaisseau doit léser considérablement les intérêts des compagnies maritimes, je ne pense pas que je la recommanderais.

Q. Tout de même, vous aimeriez avoir un vaisseau à bestiaux éclairé à l'électricité?—R. Assurément. Pour ma part, je demanderais un prix plus élevé pour le transport sur un steamer éclairé par l'électricité que sur un steamer éclairé à l'ancienne façon. Je comprendrais que mes animaux seraient plus en sûreté et qu'ils seraient mieux soignés. L'emploi de lampes à pétrole offre un grand danger. J'ai traversé dans les steamers à bord desquels se trouvaient mes animaux tout simplement pour voir comment ils étaient traités, et je pense qu'on en aurait bien mieux soin si la lumière électrique existait à bord.

Q. Vous n'avez pas été témoin d'actes de cruauté envers les animaux pendant la traversée sur l'Atlantique ?—R. Absolument aucun. J'ai traversé en 1878 avec 391 animaux, à bord du steamer *Ocean King*. Sa ventilation n'était pas aussi parfaite qu'elle aurait pu l'être, mais je suis convaincu que mes animaux ont augmenté en poids pendant la traversée. Nous avons eu une bonne traversée et amplement d'espace pour les animaux, et je suis convaincu que mon bétail s'est amélioré avant d'arriver en Angleterre.

Q. Avez-vous remarqué si tous les animaux se couchaient à bord ?—R. J'ai remarqué qu'ils mangeaient bien et qu'ils se couchaient et se relevaient à l'aise, et je suis heureux de dire de plus qu'ils se sont bien vendus en Angleterre. Naturellement, je fis la traversée au commencement de juin. Ce fut une très bonne traversée, et les animaux avaient assurément une belle apparence lorsqu'ils arrivèrent en Angleterre.

Q. Et vous n'avez pas eu de difficulté à les vendre ?—R. Pas du tout; mais naturellement, ceci se passait dans le bon vieux temps.

Q. Pensez-vous que depuis que le commerce d'animaux d'engraissement est commencé, les affaires ne soient pas aussi profitables?—R. L'expérience m'a enseigné cela cette année, et je puis dire que le commerce n'est pas tout à fait aussi profitable qu'autrefois.

Q. A votre avis, lequel est plus profitable, du commerce d'exportation d'animaux d'engraissement ou du commerce d'exportation d'animaux gras?—R. Je ne pense pas que je puisse répondre à cette question. Je puis répondre relativement aux quelques consignations que j'ai expédiées, mais je n'ai pas fait le calcul de mes livres, de sorte que je ne puis dire de quel côté sont les profits. Je ne pense pas que l'exportation d'animaux d'une sorte ou de l'autre ait rapporté de très grosses sommes aux exportateurs cette année.

Q. Et vous pensez qu'il serait préjudiciable au Canada si l'on gênait ce commerce d'animaux d'engraissement ou d'animaux gras?—R. Je le crois. Je ne vois rien pour qu'on puisse empêcher ce commerce d'exportation, et d'un autre côté je ne connais pas de justes raisons pour qu'on puisse le prohiber.

Par M. Greenshields:

Q. Pensez-vous que l'exportateur de bestiaux doive employer ses propres hommes pour surveiller les animaux pendant la traversée ?—R. Je le crois à tout prix.

Q. Vous employez toujours vos propres hommes pour surveiller vos animaux? —R. Je l'ai toujours fait, et je suis très particulier pour ce qui est des contremaîtres que j'emploie. J'ai aujourd'hui 3 contremaîtres à mon service, et l'un est avec moi depuis 13 ans, et les deux autres depuis 11 ans.

Par M. Smith:

Q. Et ils prennent soin de vos animaux tout le temps à bord des steamers?—R. Oui. Ce sont des hommes d'expérience. Je leur donne de bons salaires, et ce sont des hommes fidèles et capables. Avec chaque chargement de bestiaux que j'expédie de l'autre côté de l'Atlantique, j'ai comme contremaître des hommes d'expérience.

Q. Avez-vous quelque chose à dire relativement à la manière avec laquelle les aides sont nourris et logés à bord de ces vaisseaux ?—R. Oui; je pourrais dire beaucoup sur ce sujet, mais je ne vois pas comment remédier au mal. Il existe assuré-

ment un grand mal ici. Il y a 4 ans environ, une députation de la *Dominion Live Stock Association* se rendit auprès des divers agents maritimes, afin d'obtenir de meilleurs moyens de logement pour les hommes. Jusqu'à ce moment ces malheureux n'avaient pas de lits, et leur nourriture leur était servie, ou plutôt ils venaient la chercher, dans des seaux ou dans toute autre chose qu'ils pouvaient avoir pour la transporter. Nous nous sommes rendus auprès des agents de steamers, et ces messieurs fournirent aux bouviers des cases telles qu'ils en ont maintenant sur un bon nombre de steamers. Ce sont de petits lits de paille, avec un oreiller et des couvertures. Vous comprendrez que les hommes qui pouvaient se contenter du logement qu'on leur donnait jusqu'à cette époque n'étaient pas sensés être très propres et très raffinés, ou bien ils n'auraient pu y résister. Cependant, nous avons constaté que tous les efforts que nous avions faits pour obtenir de meilleurs moyens de logement pour les hommes avaient été relativement de nul effet. Les lits et les articles de literie que nous avions obtenus pour eux, les bouviers crurent bon de les détruire, et quelques-uns d'entre eux apportèrent les couvertures à terre et les vendirent, en sorte qu'ils firent tout en leur pouvoir pour se faire du mal à eux-mêmes et pour empêcher d'améliorer leur sort, bien qu'ils pouvaient peut-être ne pas envisager la chose à ce point de vue. Depuis lors nous avons essayé de refaire la nature des hommes que nous employons. Nous voulons confier notre bétail à une meilleure catégorie d'hommes, mais je ne vois pas comment nous puissions avoir une meilleure catégorie d'hommes tant que nous ne pourrons pas leur donner de meilleurs moyens de logement. Il me fait peine de dire que, n'étant pas capable d'obtenir une catégorie d'hommes qui prendraient soin de leurs lits et rendraient justice aux compagnies de steamers, un grand nombre de compagnies sont revenues à l'ancien système, et on ne fournit plus de lits ni de couverts aux hommes.

Q. Comment distribue-t-on la nourriture aux hommes ?—R. Certains d'entre eux prennent le seau qui sert à donner la nourriture aux animaux et transportent dedans leurs aliments. Ils mangent tous à même le seau. Parfois, s'ils sont bien avec le cuisinier, ils auront entre eux un grand plat de ferblanc, et ils mangent tous à même. Il est impossible de vous attendre à ce que vous ayez des hommes qui se respectent pour aller à bord d'un steamer dans de telles conditions.

Q. Si les bouviers étaient inscrits sur le rôle d'engagement, ils auraient droit à la ration des matelots, et ils seraient peut-être mieux ?—R. Je ne sais vraiment pas quel droit leur donnerait le fait d'être mis sur le rôle d'engagement, mais si cela doit rendre leur condition meilleure, ils devraient être inscrits sur le rôle d'engagement.

Q. Payez-vous quelque chose au vaisseau pour la nourriture donnée à ces hommes ?—R. Non ; dans notre contrat, le vaisseau s'oblige à transporter les hommes gratuitement, à les nourrir et à les loger commodément. Règle générale, les aides sont loin d'être traités aussi bien que les matelots. Si vous pouviez obtenir que le capitaine du vaisseau respecte ces hommes un peu mieux qu'il ne le fait, il serait peut-être bon de les inscrire sur le rôle d'engagement. Si un bouvier peut en appeler au magistrat de police pour faire respecter ses droits, c'est très bien ; mais s'il s'en va se plaindre aux compagnies de steamers et que le capitaine le contredise, je puis garantir que le capitaine sera cru avant lui. Si cela doit améliorer le sort des bouviers à bord, j'approuve hautement qu'on les mette sur le rôle d'engagement. Je pourrai dire aussi que ceci présente une difficulté. Le caractère général des bouviers a été tel dans nombre de cas que quelques-uns d'entre eux ne méritent pas qu'on s'occupe de leur procurer une nourriture et un logement convenables. Malheureusement, sur la plupart des steamers, on s'est habitué à considérer les bouviers ordinaires comme étant des êtres trop repoussants pour s'en occuper.

Q. Est-ce que les matelots les méprisent ?—R. Oui ; tous les méprisent, et si vous donnez au capitaine un grand pouvoir sur les bouviers en les inscrivant sur le rôle d'engagement, il est à savoir si le capitaine n'exercera pas cette autorité plus qu'il ne doit le faire.

Q. Mais le capitaine d'un vaisseau ne peut traiter un homme durement si celui-ci se trouve sur le rôle d'engagement. Du moment qu'un homme met pied à terre il peut traduire le capitaine devant le magistrat et le faire punir s'il n'est pas conve-

nablement traité?—R. S'il en est ainsi, pour l'amour de Dieu, inscrivez les bouviers sur le rôle d'engagement. La seule difficulté se trouve dans la question de savoir si le capitaine reconnaîtra les bouviers comme des êtres humains.

Q. Je comprends qu'il s'est élevé une objection pour ce qui est d'inscrire les bouviers sur le rôle d'engagement, parce qu'il faut verser entre les mains de celui qui fait l'engagement un honoraire de 2 chelins pour chaque homme ?—R. C'est une chose que je ne connaissais pas, mais si le fait d'inscrire les bouviers sur le rôle du vaisseau améliore le sort des hommes à bord, je pense que les bouviers pourraient très bien verser les 2 chelins, et s'ils ne le font pas le patron pourrait le faire pour eux.

Q. Pensez-vous qu'on devrait placer des animaux sur les écoutilles d'un steamer ? —R. Je pense qu'on devrait laisser libres les écoutilles et qu'on ne devrait pas y mettre d'animaux.

Q. Etes-vous en faveur de la pratique qu'ont les armateurs d'assurer vos animaux pour vous, ou pensez-vous que les exportateurs de bestiaux devraient avoir le droit d'assurer leurs bestiaux là où il leur plaît ?—R. Je crois qu'un homme devrait avoir parfaitement le droit d'assurer sa propriété dans une compagnie de son choix.

Par M. Greenshields :

Q. Vous étiez président de la *Dominion Live Stock Association* à l'époque où des représentations ont été faites à la chambre de commerce relativement au système par lequel les armateurs font leur propre assurance ?—R. Oui ; et le conseil de la chambre de commerce a passé une résolution contre le système.

Q. Cette résolution a été passée par la chambre de commerce de Montréal ?—R. Oui.

Q. Et elle a été passée à la suite d'une longue étude et d'une minutieuse enquête ? —R. Oui.

Q. Approuvez-vous le principe de cette résolution ?—R. Oui, monsieur ; je l'approuve en tous points et je pense que cette résolution a été appuyée par une autre semblable passée par la chambre de commerce de Toronto, si je ne me trompe pas.

Par M. Smith:

Q. Est-ce que les armateurs exigent de vous un taux d'assurance plus élevé qu'il ne vous en coûte pour vous faire assurer ailleurs ?—R. Ceci est très difficile à répondre pour moi. Certains armateurs prétendent qu'ils n'exigent rien pour l'assurance et qu'ils donnent gratuitement leur assurance. Connaissant d'après ma propre expérience la tendance généreuse des armateurs je suis quelque peu surpris qu'ils ne nous donnent pas le vaisseau pour rien, avec l'assurance.

Q. Je suppose que cela coûte de l'argent pour assurer les animaux ?—R. Oui.

Q. Et votre avis est que votre assurance est portée dans le prix du fret ?—R. Il n'y a pas de doute qu'une certaine proportion du fret est portée pour l'assurance.

Q. Si on leur demandait de donner séparément des prix pour l'assurance, les compagnies de steamers le feraient-elles ?—R. Je ne crois pas qu'elles le feraient. J'ai quelque chose à ajouter relativement à l'inscription des bouviers sur le rôle du vaisseau. Présentement cette difficulté existe, et je crains qu'elle va continuer d'exister à l'avenir si on les porte au rôle d'engagement. Le capitaine du vaisseau ne reconnaît pas les bouviers avec cet esprit d'humanité dont il devrait faire preuve ; et si nous lui donnons un pouvoir plus étendu sur eux, il est à savoir si cela les grandira dans son estime et l'engagera à mieux les traiter. Si les bouviers doivent être inscrits sur le rôle du vaisseau, je n'y consentirais qu'à la condition qu'on ne leur demande pas de faire autre chose que de soigner les animaux à bord. Je ne voudrais pas qu'on leur demande d'aider à nettoyer le steamer ou de faire autre chose semblable, ainsi que certains officiers pourraient s'attendre de leur part, je le crains fort.

Q. Le fait qu'ils sont à bord en qualité de bouviers les exempterait de ce service.

M. Dunne.—Je désire dire quelque chose relativement à la quantité d'eau qu'on donne aux animaux à bord ; je ne prétends pas connaître l'exacte quantité d'eau qu'un animal peut boire, mais depuis un an ou deux, mes contremaîtres se sont très sou-

vent plaints de ce qu'il n'avaient pas une quantité suffisante d'eau pour les animaux, et je suis parfaitement convaincu que ces plaintes étaient fondées.

Q. Croiriez-vous bon de définir par règlement officiel l'exacte quantité d'eau qu'on devrait donner à chaque animal ?—R. Je ne le crois pas. Vous pouvez prendre deux animaux ensemble, à l'un il faudra peut-être 4 seaux d'eau, et à l'autre peut-être 6. Je pense que les bouviers constatent bientôt la quantité d'eau qu'il faut à un animal, et ils devraient avoir autant d'eau qu'ils en ont besoin. Je prétends que les animaux devraient avoir toute l'eau qu'ils peuvent boire, et si vous décrétez qu'un vaisseau devra fournir à chaque animal 12 gallons d'eau par jour, il y en a qui en prendront moins et d'autres plus.

M. Craig (exportateur de bestiaux).—Si vous ne déterminez pas une quantité d'eau définie, il peut se faire que vous n'en ayez plus.

M. Dunne.—Je suis convaincu que mes animaux ont considérablement souffert pendant la traversée à cause du manque d'eau, et cela sur les steamers des meilleures lignes. Les steamers s'obligent à donner aux animaux une quantité suffisante d'eau convenablement condensée. J'ai appris récemment qu'un certain nombre de steamers distribuent cette eau condensée lorsqu'elle est chaude, et qu'elle n'est pas propre à boire pour les animaux. Je ne sais si c'est la faute du mécanicien ou non, mais à tout événement, l'eau devrait être refroidie avant de la donner aux animaux. L'eau qu'on a donnée n'avait pas cette qualité qu'elle devait avoir, et il s'en est suivi que parfois l'eau purge un animal, et il refuse d'en boire d'avantage. Les hommes à leur retour m'ont dit qu'ils n'avaient pas eu suffisamment d'eau, mais le capitaine a déclaré qu'il leur avait donné de l'eau en abondance. Quoiqu'il en soit, il est vrai, à tout événement, que l'état de l'eau ne permettait pas à l'animal d'en boire. Il devrait exister un règlement qui obligerait les steamers à fournir de l'eau convenablement condensée aux animaux. Naturellement, nous avons bien l'alternative d'intenter des procès aux compagnies de steamers à ce sujet, mais nous constatons que ce recours à la justice est une chose très difficile et très peu rémunérative. Je me suis fait apporter de l'eau qui avait été fournie il y a deux ans au milieu de l'océan par un des meilleurs steamers qui fait voile du port de Montréal, et je sais que si un être humain en buvait elle aurait sur lui l'effet d'une purgation. Elle était à moitié salée et contenait une matière huileuse. Je me suis adressé aux compagnies de steamers pour m'en plaindre, mais elles me répondirent qu'il était impossible qu'une pareille eau sortît du condenseur, et que l'individu qui avait fait ce rapport voulait donner du corps à son histoire, et qu'il avait puissé de l'eau à la mer, ainsi de suite.

Ceci termine la déposition du témoin.

Andrew Wallace Aikins, de Cooksville, Ontario, exportateur de bestiaux du Canada en Angleterre, dépose comme suit :—

Par M. Greenshields :

Q. M. Aikins, vous êtes un grand exportateur de bestiaux ?—R. Oui, monsieur ; j'exporte du bétail depuis 13 ans.

Q. Vous connaissez les recommandations faites par la *Dominion Live Stock Association* et les assureurs relativement aux améliorations du commerce des animaux ? —R. Oui ; je les connais et je les approuve presque toutes.

Q. Savez-vous si des animaux à bord d'un vaisseau ont été soumis à des actes de cruauté ?—R. Non. J'ai moi-même traversé plusieurs fois, et les animaux étaient toujours bien traités. Dans une circonstance, lorsque j'ai transporté un chargement d'animaux à Liverpool, ils se mirent à jouer sur le quai lorsqu'ils eurent été débarqués, tout comme si on les avait fait sortir de l'étable. Je pense qu'ils ont en réalité engraissé pendant la traversée. Lors de ce voyage, j'avais d'amples moyens de logement. Je crois que j'avais un espace de 2 pieds 9 pouces pour chaque animal ; car dans le temps il y avait amplement de place sur les steamers. Tous les animaux pouvaient se coucher à la fois et ils étaient très à l'aise. Ils prenaient leur nourri-

ture et ils se couchaient ensuite tout aussi à leur aise que s'ils eussent été dans l'étabie.

Q. Etes-vous d'avis que les exportateurs de bestiaux emploient leurs propres hommes pour prendre soin de leurs animaux ?—R. Oui, monsieur. J'ai des contremaîtres à mon service depuis 13 ans.

Q. Et ce sont des hommes d'expérience, qui savent comment prendre soin du bétail ?—R. Oui ; je n'expédie que des hommes d'expérience pour prendre soin de mes animaux.

Q. Etes-vous d'avis qu'on doive mettre le foin sur le pont des gaillards ?—R. Non ; je crois que le foin et le grain moulu devraient être mis à l'abri. Si l'eau salée arrive jusqu'au foin les animaux ne le mangent pas aussi bien.

Q. Les moyens de logement qu'offrent les quais à Montréal suffisent-ils pour le commerce de bétail ?—R. Non ; j'ai toujours protesté contre le chargement des marchandises à bord des steamers en même temps qu'on embarquait le bétail.

Q. Avez-vous d'autres observations à faire relativement à ce commerce ?—R. J'ai traversé plusieurs fois avec les animaux, et je désire dire quelque chose relativement à l'eau qu'on donne au bétail. J'ai constaté que chaque animal pouvait boire aisément de 12 à 15 gallons d'eau par jour, et que moins que cela ne serait pas avantageux pour les animaux, parce qu'ils ne pourraient manger leur foin ou leur grain moulu aussi bien s'ils manquaient d'eau. Il faut une certaine quantité d'eau pour maintenir la somme de liquide nécessaire aux animaux. Je pense aussi qu'avec des moyens de logement convenables les animaux sont mieux à bord du vaisseau que si on les faisait attendre dans les cours pendant 12 heures après leur arrivée à Montréal. Du moment qu'ils sont embarqués et installés dans leurs stalles ils se couchent et prennent les choses tranquillement. J'ai souvent vu des animaux qui n'étaient embarqués que depuis quelques minutes et qui, lorsque les moyens de logement étaient bons, se couchaient immédiatement et se mettaient à ruminer.

Par M. Smith :

Q. Vous pensez que les facilités pour l'expédition du bétail ne sont pas bonnes dans le port de Montréal ?—R. Non, monsieur ; elles ne sont pas bonnes. J'ai souvent vu des attelages passer avec de la marchandise parmi les animaux, et ceci est souvent pour eux une cause de beaucoup de mal et de grands inconvénients.

Q. Croyez-vous qu'on doive transporter du bétail sur le pont des gaillards pendant tout l'automne ?—R. A l'aide de bonnes stalles solidement construites sur un bon vaisseau je crois qu'on pourrait en transporter tout l'automne. A tout événement il n'y a pas de difficultés à expédier des animaux du mois d'avril au mois de septembre.

Q. Que pensez-vous de l'expédition du bétail en octobre et en novembre ?—R. Il vous faut de bonnes stalles solidement construites, avec des bastingues élevées, si vous voulez expédier des animaux pendant ces deux mois. L'aménagement du pont des gaillards doit se composer de stalles fortes et solides que la mer ne puisse démolir. Les tempêtes de l'équinoxe arrivent vers le 22 septembre, et si l'aménagement n'est pas solide il est probable que la mer l'emporterait.

Q. Pensez-vous que des charpentes à cornières de fer avec une planche de 2 pouces suffiraient ?—R. Des stalles de ce genre vaudraient mieux que celles que nous avons eues jusqu'ici, mais il pourrait survenir des tempêtes extraordinaires auxquelles cet aménagement ne pourrait résister.

Q. Les animaux souffrent-ils d'être expédiés en novembre sur le pont des gaillards ?—R. Les animaux d'engraissement sont expédiés au mois de novembre, et comme ils ont le poil long ils ne sont pas aussi sensibles au froid que les autres. Si les stalles sont solides—et si elles pouvaient avoir des couvertures en fer ça vaudrait mieux—il n'y a pas de danger à expédier des animaux en automne. Relativement à la question de l'exportation de vaches portant veau, je dirai que j'en ai expédié un grand nombre, et je crois que ce commerce n'offre pas d'objections, pourvu que chaque animal ait un espace de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds. J'ai expédié peut-être plus de vaches que toute autre personne, et je crois être en état de pouvoir me pro-

noncer sur ce sujet. Si elles ont convenablement de la place elles ne souffrent pas à bord.

Q. Connaissez-vous un vaisseau appelé le *Hehrwieder*? Parti pour Dundee, il y est arrivé le 17 décembre après avoir perdu un grand nombre d'animaux.

Voici ce que dit l'agent?—R. Il n'y a pas de doute que le capitaine a beaucoup à faire avec l'état dans lequel le bétail est débarqué. S'il y a une tempête et que le capitaine lui tienne tête, il y a grand danger pour les animaux, et le plus il se dirige au sud de sa course le mieux c'est. Ainsi que je l'ai dit déjà, du mois d'avril au mois de septembre, tout vaisseau bien aéré peut transporter des animaux, mais les difficultés arrivent après septembre. Ce serait une grande amélioration si on employait de meilleurs vaisseaux pour transporter le bétail après le mois de septembre. Je constate qu'en automne plus un vaisseau est gros, mieux c'est. Un vaisseau qui prend deux vagues à la fois ne bouscule pas les animaux autant qu'un petit navire.

Q. Vous préféreriez de gros vaisseaux pour ce commerce après le 1er septembre? —R. Oui, monsieur; je crois que de gros vaisseaux débarqueraient nos animaux dans un meilleur état.

Q. Avez-vous traversé souvent l'océan dans des vaisseaux à bestiaux?—R. Oui; j'ai fait un bon nombre de traversées. J'ai expédié, je crois, autant d'animaux que quiconque en Canada et aux Etats-Unis, et j'ai fait plusieurs traversées. Dans aucun voyage que j'ai fait à bord d'un vaisseau à bestiaux je n'ai vu les animaux maltraités. Ils étaient toujours très à l'aise à bord et tout se passait bien. De fait le bétail à bord semblait en gagner un peu plus qu'à l'étable.

Par M. Greenshields:

Q. Combien d'animaux environ avez-vous expédié l'été dernier?—R. J'ai été en rapport avec l'expédition d'environ 33,000 têtes.

Q. Quelle était la proportion des animaux d'engraissement?—R. Environ les deux tiers étaient des vaches à lait et du bétail d'engraissement.

Q. Est-ce que l'exportation des vaches à lait est profitable?—R. Ce commerce a été profitable à peu près aussi bien que les autres parties. Je ne pense pas qu'il y ait de difficultés à expédier des vaches si elles ont un espace de 2 pieds 8 pouces. Je crois qu'une vache devrait avoir autant d'espace qu'un animal gras, afin de lui donner amplement de place pour se coucher.

Avant de terminer ma déposition, je désire déclarer de nouveau que je préférerais toujours engager mes propres contremaîtres, des hommes que je connais, pour les expédier avec les animaux; et que je désirerais qu'un vaisseau ait terminé complètement sa cargaison avant de prendre le bétail à bord.

Ceci termine la déposition du témoin.

Henry A. Mullins, de la ville Toronto, exportateur de bestiaux, dépose comme suit:

Par M. Greenshields:

Q. Avez-vous déjà traversé avec un chargement d'animaux en Angleterre?—R. Oui; plusieurs fois.

Q. Avez-vous déjà eu des vaches portant veau à bord?—R. Oui.

Q. Comment ont-elles fait la traversée?—R. Très bien; je croirais même qu'elles ont mieux résisté que les autres animaux.

Q. En est-il mort un grand nombre?—R. Je n'ai jamais perdu de vaches à bord. J'en ai expédié quelques-unes sur chaque vaisseau de la ligne Allan qui est parti de Montréal pour Glasgow cet été, et je n'en ai perdu qu'une seule.

Q. Comment se fait-il que vous ayez perdu celle-là?—R. Elle s'est blessée je ne sais trop comment à bord du vaisseau.

Q. L'avez-vous abattue?—R. Le contremaître m'a dit qu'elle était morte.

Q. La compagnie d'assurance a-t-elle payé?—R. Oui.

Par M. Smith :

Q. Vous assurez-vous à la compagnie Allan ?—R. Oui ; le prix d'assurance était inclus dans le fret.

Q. Et la compagnie Allan vous a payé ?—Oui.

Q. Quel était l'état des animaux pendant la traversée de l'Atlantique ?—R. Chaque fois que j'ai traversé ils étaient en très excellent état. Ils se trouvaient parfois tout aussi bien qu'à l'étable.

Q. Dans quels vaisseaux avez-vous traversé ?—R. Dans le *Buenos Ayrean* et dans l'*Alcides*. Je dois dire que les bouviers préposés au soin des animaux n'ont pas été bien traités et que même le contremaître n'avait pas une place pour manger. Ils avaient aussi un mauvais endroit pour se coucher.

Q. De quel bateau parlez-vous ?—R. Du *Buenos Ayrean.*

Q. Est-ce un vaisseau de la ligne Allan ?—R. Oui.

Par M. Greenshields :

Q. Où couchent les bouviers ?—R. Sur des tablettes qu'ils construisent à côté des animaux. Ils construisent ces cases en bois brut tout comme ils construisent les stalles des animaux.

Q. Avaient-ils des lits pour se coucher ?—R. Quelques-uns avaient un peu de foin, d'autres de la paille et une couverture. Je ne suis pas descendu voir, car je ne tenais pas à m'approcher du lieu où ils couchaient. J'ai vu un contremaître sortir de sa chambre, et il était tout mouillé, car l'eau avait pénétré jusqu'à lui ; puis il se coucha pendant 4 jours sur le foin à l'arrière du vaisseau.

Q. Croyez-vous que les animaux avaient plus de confort et plus de soin que les hommes ?—R. Oui ; mes animaux avaient un meilleur endroit pour se coucher.

Q. Qu'avez-vous à dire de la nourriture qu'on leur donnait à bord ?—R. Je crois qu'il n'y a rien à dire de la nourriture distribuée aux contremaîtres. J'ai jeté une fois un regard dans la pièce où ils mangeaient et les aliments m'ont paru très passables.

Q. Pourriez-vous en dire autant de la nourriture donnée aux bouviers ?—R. Non ; je ne puis en dire autant. Elle n'était pas bonne. Ils prenaient un des seaux qui servent à soigner les animaux et le remplissaient de ce qu'ils appellent le *scouse* (les aliments), et tous mangeaient à même.

Q. Où prenaient-ils leurs repas ?—R. Ils mangeaient sur l'écoutille. Ils s'asseyaient sur une balle de foin et se servaient à même le seau au moyen d'un gobelet de fer-blanc.

Q. Etaient-ce les aliments qu'on leur servait le matin, le midi et le soir ?—R. C'est ce qu'ils avaient tout le temps.

Q. Avaient-ils du thé ?—R. Oui ; on leur servait thé dans un seau, mais ils avaient toujours ce plein seau de scouse trois fois par jour.

Q. Y avait-il rareté de cette nourriture ?—R. Non ; ils en avaient tant qu'ils en voulaient, mais ils se plaignaient de n'avoir pas de table.

Q. Comment servait-on le thé aux bouviers ?—R. On le leur servait dans un des seaux qu'on employait pour donner de l'eau aux animaux.

Q. Avaient-ils des couteaux et des fourchettes pour manger ?—R. Non ; quelques-uns avaient une cuiller.

Q. Je suppose qu'ils n'avaient ni couteaux ni fourchettes ?—R. Non, ils n'y étaient pas habitués, dans tous les cas ils disaient qu'ils ne pouvaient en avoir.

Q. Avez-vous déjà vu qu'on ait servi aux bouviers de la viande convenablement cuite ?—R. Non.

Q. Avaient-ils des pommes de terre ?—R. Oui ; on leur servait de bonnes pommes de terre, mais pas de viande.

Q. On n'a pas commis d'actes de cruauté envers les animaux pendant la traversée ?—R. Absolument aucun. Mes animaux étaient aussi bien que s'ils eussent été à l'étable.

Q. Avez-vous vu qu'on ait mis le feu aux oreilles des animaux pour les faire tenir debout ?—R. Non ; pareille chose ne s'est pas présentée, mais j'ai vu le capi-

taine diriger la lance d'une pompe à incendie sur un homme qui avait la pipe à la bouche. On ne permet pas grand feu dans un steamer. Un feu insignifiant a éclaté à bord du steamer pendant la traversée. Un des hommes rencontra le capitaine, et il lui demanda si le feu était éteint. L'homme avait la pipe à la bouche, et le capitaine lui répondit : "Oui ; le feu est éteint, et je vais aussi éteindre le vôtre," et il dirigea l'eau sur lui.

Q. Le capitaine était-il humain pour les animaux à bord du vaisseau ?—R. Oui ; c'était un homme très humain. Il mettait des toquets où, à son avis, les animaux pouvaient en avoir besoin, et il relâchait les cordes s'il jugeait qu'elles étaient trop serrées.

Par M. Smith :

Q. Vous croyez que les animaux étaient mieux que les hommes ?—R. Oui ; Ils étaient bien mieux.

Q. S'est-il perdu des animaux pendant la traversée ?—R. Oui, 10.

Q. Se sont-ils perdus à l'entrepont ou sur le pont des gaillards ?—R. On les a perdus sur le pont des gaillards.

Q. Comment cela ?—R. Ils ont été emportés à la mer.

Q. Ils ont été emportés par-dessus bord avec les stalles, etc. ?—R. Oui.

Q. Quelle espèce de stalles étaient-ce ?—R. Absolument les mêmes que celles qui se contruisent tout le temps sur les steamers.

Q. C'étaient tout simplement des planches ?—R. C'étaient tout simplement des planches avec des poteaux pour les tenir. Toute l'affaire fut emportée par la mer et le pont fut balayé.

Q. Pensez-vous que s'il y eût eu des charpentes en fer revêtues d'une planche de 2 pouces, le tout permanemment construit, il y aurait eu des accidents ou des pertes d'animaux ?—R. Je pense qu'il serait impossible à des stalles permanentes d'être emportées.

Q. Alors ces pertes ont été amenées par la fragilité de la construction ?—R. Oui ; ces constructions sont parfois très fragiles. J'ai vu une fois un homme rouler une petite balle de foin sur le sommet des stalles et la toiture défonça.

Par M. Greenshields :

Q. Mais l'événement dont vous parlez arriva pendant les grandes tempêtes de l'automne dernier ?—R. Oui ; je pense que nous sommes partis d'ici le 1er septembre. C'était à bord du *Buenos Ayrean.*

Par M. Smith :

Q. Pensez-vous qu'on devrait permettre d'expédier du bétail sur le pont des gaillards jusqu'à la clôture de la navigation ?—R. Oui ; avec un aménagement permanent les animaux seraient tout aussi bien sur le pont des gaillards qu'à l'entrepont en tout temps de l'année. Je dirai que je n'ai pas perdu d'animaux à bord du *Buenos Ayrean*, mais que les 10 têtes qui ont été emportées à la mer appartenaient à un autre homme.

Q. Croiriez-vous que s'il y avait eu un aménagement permanent, du genre de celui dont on a parlé ici, les animaux n'auraient pas été emportés à la mer ?—R. Si nous avions un aménagement permanent les animaux seraient très bien et nous n'en aurions pas perdu un seul.

Q. Est-ce que les compagnies de steamers assurent pour vous ; croyez-vous que vous payez l'assurance avec le fret ?—R. Oui, certainement. Le fret était d'environ 5s. par tête plus cher par la ligne Allan que par la ligne Donaldson, et ceci indique que le fret comprenait l'assurance par la ligne Allan. Je puis dire que j'ai expédié à Glasgow, l'été dernier, des animaux à bord de chaque vaisseau de la ligne Allan, et je n'en ai perdu que deux.

Q. A votre avis, tout est satisfaisant, sauf les stalles sur le pont des gaillards ? —R. Oui ; sur les 22 vaches que j'ai expédiées, il n'y en a que quatre qui ont mis bas pendant la traversée.

Q. Et les vaches étaient très bien ?—R. Oui ; très bien. Si on donne un peu d'attention aux vaches lorsqu'elles vêlent il n'y a pas d'objection à les expédier.

Q. Et les quatre vaches qui ont vélé s'en sont bien tirées?—R. Oui.

Par M, Smith :

Q. Se sont-elles vendues à un prix plus élevé à leur arrivée?—R. Oui; elles se sont vendues plus cher que celles qui n'avaient pas vélé.

Q. Recommanderiez-vous que chaque vaisseau à bestiaux eût des éventails mécaniques pour la ventilation?—R. Oui; ceci est une grande amélioration. Je ne pense pas que nous en avions sur le *Buenos Ayrean.* Après cette traversée sur le *Buenos Ayrean*, les animaux sont débarqués en meilleur état que lors de l'embarquement. Je crois qu'ils ont augmenté en poids pendant la traversée malgré le mauvais temps.

Q. Et tous les animaux étaient confortables sur le pont des gaillards?—R. Oui; ils étaient tous confortables, tant avant qu'après le coup de mer.

Q. Pensez-vous que ce serait une amélioration si l'entrepont était éclairé à l'électricité de manière à ne pas permettre aux hommes de porter des lampes à la main?—R. Ils ne portent pas de lampes à la main maintenant, sauf l'homme de garde. Les lampes sont suspendues. Il y avait suffisamment de lumière pour nous permettre de tout faire à l'aide des lampes qui se trouvaient à bord du vaisseau dans lequel nous avons traversé, et, à mon avis, il n'y a pas nécessité d'avoir la lumière électrique.

Par M. Allan :

Q. Que donnez-vous aux aides qui prennent soin des animaux?—R. J'en ai payé un $15 et un autre $5.

Q. C'était pour l'aller et retour?—R. Oui.

Q. Pensez-vous que ces bouviers vivent plus mal à bord d'un vaisseau qu'ils ne vivent ordinairement à terre?—R. Oui; assurément.

Q. Saviez-vous ce qu'était leur nourriture?—R. Je ne le savais pas. Je ne pense pas qu'un analyste pouvait dire ce que c'était.

Q. Les hommes mangeaient-ils ces aliments?—R. Ils essayaient d'en manger, mais je n'en ai pas vu un grand nombre paraître les goûter fort. Ils s'arrêtaient après la première tentative.

Q. Faisaient-ils alors le reste de la traversée sans manger?—R. Non; ils avaient du pain et du beurre, et c'est à peu près tout ce qu'ils avaient.

Q. Savez-vous s'ils prenaient leur nourriture dans un seau à la cuisine tout simplement à cause de paresse?—Non; un homme m'a dit qu'il avait demandé un plat pour transporter les aliments, mais qu'on ne voulait pas lui en donner. Ils demandèrent alors la permission de prendre un des seaux des animaux, et le contremaître leur dit d'en prendre un à la condition de le laver lorsqu'ils en auraient fini.

M. Smith—De sorte qu'on prenait mieux soin des animaux que des hommes?—R. Oui.

Q. Et il fallait aux hommes laver le seau après en avoir fini, de crainte que le bétail n'eût quelque chose qui ne fût pas bon?—R. Oui; nous étions très particulier à l'endroit du bétail. Le contremaître sur ce bateau avait un très mauvais endroit pour se coucher, et je pense que si M. Allan s'en informe auprès du distributeur, il lui dira que le contremaître s'est adressé à lui pour se plaindre de son logement.

Par M. Allan :

Q. Où couchait le contremaître?—R. Quelque part près de la chambre des machines. J'ai vu un des contremaîtres coucher sur le foin placé sur l'écoutille, parce que, disait-il, il ne pouvait dormir dans sa propre chambre.

Q. Ce contremaître était-il à votre service?—R. Non; il n'était pas à mon service. Quand il fut fatigué de coucher sur le foin il se fit donner par les bouviers une des stalles de la rangée.

Q. Pourquoi n'allait-il pas dans sa chambre?—R. Parce que, disait-il, il y était plus mal que sur le foin.

Q. Etes-vous allé dans la chambre?—Oui.

Q. Etait-ce une chambre confortable?—R. Non; non; l'eau filtrait à travers le pont.

Q. Y avait-il des animaux au-dessus de cette chambre?—R. Je ne puis vous le dire.

Q. Etait-ce pendant une tempête extraordinaire que ces animaux furent emportés à la mer?—R. Oui; ils ont tous déclaré que c'était la pire tempête qu'ils eussent jamais essuyée.

Par M. Smith:

Q. Combien d'animaux aviez-vous sur le pont des gaillards?—R. Je n'en avais que six. Je les avais installés dans une très bonne place, et ils s'y trouvaient tout aussi bien qu'à l'entrepont.

Q. Si les stalles sur le vaisseau avaient été construites au moyen de charpentes en fer entourées de bois de deux pouces, pensez-vous qu'on aurait pu sauver ces animaux?—R. Oui; nous n'aurions pas perdu d'animaux s'il en eut été ainsi, parce qu'il n'y aurait eu rien autre chose qu'un peu d'eau qui se serait introduit par les ouvertures des planches.

Q. Pensez-vous qu'on puisse expédier des animaux pendant toute la durée de la navigation, et particulièrement pendant tout le mois de novembre, sans danger pour le bétail?—R. Oui; j'ai vu le steamer *Ottoman* arriver à Liverpool à peu près en même temps que nous, et le bétail était tout aussi bien sur le pont des gaillards que sur l'autre pont. C'est un vaisseau construit d'après les derniers plans modernes, particulièrement pour le commerce de bétail, et il a une couverture en fer d'un bout à l'autre.

Q. A-t-il la lumière électrique à l'entrepont?—R. Oui; toutes les améliorations modernes s'y trouvent. C'est le vaisseau le plus modèle qui existe dans le commerce de bétail; il appartient à la ligne Warren.

Ceci termine la déposition du témoin.

Martin Bliss, exportateur de bestiaux, de Compton, province de Québec, dépose comme suit:

Par M. Greenshields:

Q. M. Bliss, vous êtes dans le commerce d'animaux?—R. Oui; j'ai expédié quelquefois des animaux que j'avais engraissés moi-même.

Q. Avez-vous traversé sur un vaisseau à bestiaux?—R. Oui, monsieur, j'ai traversé quatre fois avec des animaux.

Q. Comment les animaux sont-ils traités?—R. Nous traitions bien nos animaux.

Q. Vous y voyiez vous-même?—R. Oui, monsieur.

Q. Ils étaient convenablement nourris et bien soignés, et ils ont traversé l'Atlantique en bon état?—R. Oui; ils ont été soignés convenablement et je n'ai jamais eu de difficultés.

Q. Avez-vous traversé l'Atlantique avec des animaux à différentes saisons de l'année?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous déjà traversé au mois de novembre?—R. Non, monsieur; je n'ai jamais traversé au mois de novembre, mais j'ai expédié des animaux au mois de novembre.

Q. Les animaux ont-ils traversé sans accidents pendant le mois de novembre?—R. Oui, monsieur; j'ai expédié des animaux 10 ou 12 fois et je n'en ai pas encore perdu un seul.

Par M. Smith:

Q. Etes-vous d'avis d'expédier des animaux sur le pont des gaillards pendant le mois de novembre?—R. Je ne puis répondre à cela. Je n'ai jamais traversé moi-même en novembre et je n'ai jamais expédié d'animaux sur le pont des gaillards. Je préférerais cependant le pont des gaillards s'il était convenablement recouvert.

Q. Vous le préféreriez s'il y avait des stalles permanentes?—R. Oui; avec des stalles permanentes je le préférerais. Je ne pense pas qu'on devrait défendre d'expédier des animaux de l'autre côté de l'Atlantique pendant la saison qui constitue la

durée de la navigation sur le Saint-Laurent. Lorsque je traversai avec des animaux la première fois, j'eus quelque crainte de les perdre, et je les assurai; mais après cela j'expédiai avec les animaux des hommes auxquels je pouvais me fier, et je n'assurai pas le bétail. Sur toutes les consignations que j'ai expédiées je n'en ai assuré qu'une seule. Si je devais expédier des animaux pendant l'été, j'ai tant de confiance dans de bons bateaux comme ceux des lignes Allan, Dominion et Beaver, que si je traversais moi-même avec eux je ne les assurerais pas. Je crois qu'il n'y a absolument pas de danger en été.

Q. Croyez-vous qu'ils sont entourés de plus de soins à bord des bateaux de ces lignes régulières que sur les "rôdeurs"?—R. Je ne puis rien dire là-dessus. Je ne pense pas qu'il y ait danger de perdre des animaux, mais ils demandent beaucoup de soins et il faut exercer une surveillance constante.

Q. Et vous croyez qu'aucun des vaisseaux de lignes régulières est parfaitement sûr pour expédier du bétail?—R. Oui. Je ne pense pas qu'il y ait danger de perdre des animaux à bord de ces vaisseaux. Je pense que si des stalles convenables étaient construites et qu'on surveillât bien les animaux, ils sont aussi bien sur le steamer qu'à l'automne. Avec une surveillance convenable et de bons soins il n'y a pas plus de danger de perdre des animaux à bord d'un vaisseau qu'il n'y en a d'en perdre chez soi par suite de causes naturelles.

Ceci termine la déposition du témoin.

Alexandre Briens, de Montréal, contremaître préposé au soin des animaux expédiés du Canada en Angleterre, dépose comme suit:

Par M. Greenshields:

Q. M. Briens, vous êtes contremaître préposé aux bestiaux depuis un certain temps?—R. Oui; j'exerce ce métier depuis 1879.

Q. Depuis cette époque vous avez été constamment employé à prendre soin des animaux pendant la traversée sur l'Atlantique?—R. Oui; j'exerce cet état chaque année, parfois en hiver, parfois en été. Je pars de Portland, de Boston et de Baltimore, en hiver, et de Montréal, en été.

Q. Par quelles lignes avez-vous traversé l'Atlantique, ayant des animaux sous vos soins?—R. J'ai traversé par toutes les lignes, par les lignes Beaver, Allan, Dominion, Reford, et à bord de "rôdeurs."

Q. Dites à la commission comment les animaux sont traités à bord?—R. Les animaux sont traités sur le steamer tout aussi bien qu'ils le seraient dans l'étable du cultivateur. Ils peuvent se coucher et se relever. J'ai vu tout un côté d'un vaisseau où la moitié des animaux étaient debout tandis que les autres étaient couchés, puis les animaux debout se couchaient et d'autres se levaient. Naturellement, lorsque l'heure de les soigner est arrivée ils se lèvent pour manger.

Q. Vous ne les avez jamais vus disposés têtes et queues à bord?—R. Sur aucun navire qui part de Montréal. Je les ai vus embarquer ainsi à Dublin, Irlande, il y a trois ou quatre semaines. Je suis allé à Dublin lors de mon dernier voyage et je les ai vus mettre des animaux têtes et queues à bord pour les expédier en Angleterre.

Q. Mais vous ne les avez jamais vus embarquer ainsi dans ce port?—R. Non, monsieur; il ne peut être question de les embarquer ainsi, c'est impossible.

Q. Combien de fois par jour soignait-on les animaux?—R. On donnait aux animaux gras du grain, du foin et de l'eau deux fois par jour. On leur donnait tout ce qu'ils pouvaient manger, sans cependant les gorger.

Q. Les animaux sont nourris à bord du vaisseau comme ils le sont à l'étable?—R. Oui, précisément.

Par M. Smith:

Q. Leur donnez-vous de la nourriture en abondance à bord?—R. Oui; nous leur donnons tout ce qu'ils peuvent manger. Nous savons par expérience la quantité qu'ils peuvent manger. Nous ne leur donnons pas plus de grain qu'il ne leur en faut, mais nous leur donnons du foin en abondance.

Q. Leur donnez-vous de l'eau en abondance ?—R. Oui. Sur les vaisseaux de la ligne Allan nous étions toujours à court d'eau.

Par M. Smith :

Q. C'est une chose quelque peu extraordinaire. Comment expliquez-vous cela ?—R. D'abord, personne ne s'occupe de mettre des futailles sur le steamer. Je vais vous en donner un exemple. Lors de la dernière traversée j'ai fait le voyage sur le *Sarmatian*, et il n'y avait pas assez de futailles sur le vaisseau pour le nombre d'animaux à bord, et il y avait des futailles qui ne tenaient pas l'eau du tout. Les officiers du vaisseau consentirent à nous donner un peu plus d'eau le matin, mais ils nous donnèrent de l'eau bouillante que les animaux ne pouvaient pas boire. Au lieu de nous donner de l'eau froide le matin nous avions de l'eau chaude.

Q. N'avez-vous jamais fait rapport de cela au bureau de la ligne Allan ?—R. Je crois que le contremaître de M. Coughlin en a fait rapport.

Q. Vous ne l'avez jamais fait vous-même ?—R. Je n'en ai jamais fait rapport au bureau. J'en ai fait rapport pendant plusieurs années, mais j'ai cessé de le faire.

Q. Est-ce que la ligne Allan n'a pas de condenseurs à bord de ses steamers ?—R. Oui ; mais lorsque les vaisseaux ont des animaux sur les trois ponts il est difficile d'avoir suffisamment d'eau. J'ai toujours éprouvé des difficultés à avoir ce que vous pourriez appeler un bon approvisionnement d'eau sur les steamers de la ligne Allan particulièrement.

Par M. Greenshields :

Q. Les bestiaux sont-ils soumis à des actes de cruauté à bord d'un vaisseau ?—R. Pas du tout.

Q. Les contremaîtres surveillent leurs aides, qui voient à ce que les animaux soient bien signés ?—R. Oui ; nous remuons leur litière tous les matins.

Q. Vous ne nettoyez pas les stalles ?—R. Sur le pont des gaillards, là où nous pouvons arriver jusqu'à eux, nous les nettoyons d'un bout à l'autre et renouvelons leur litière, parce qu'il y a grand intérêt à tenir le bétail confortable et bien à sec.

Q. Où couchent les contremaîtres à bord du vaisseau ?—R. Il y a généralement une chambre pour les contremaîtres, et dans certains vaisseaux elle est meilleure que dans d'autres, mais certaines chambres ne sont pas confortables. L'haleine des animaux, le sel et l'air frais font suinter le fer, et le lit est généralement mouillé. Il vous faut sortir votre lit tous les jours et le faire sécher au-dessus des chaudières.

Q. Ou bien il vous faut coucher toute la nuit dans ce lieu humide ?—R. Oui.

Q. Pour ce qui est des hommes maintenant ? Ont-ils un endroit sec pour se coucher ?—R. Ils n'ont pas généralement de place pour se coucher pendant la traversée. Ils dorment généralement sur le foin.

Q. Et dorment-ils dans les allées ?—R. Oui ; quelquefois ; parce qu'il y fait plus chaud pendant la froide saison.

Q. En d'autres mots, les bouviers n'ont pas de local pour dormir ?—R. Pas dans la traversée d'ici en Angleterre. Comme question de fait, règle générale à bord des steamers, ces hommes n'ont pas de chambres pour se coucher et ils dorment sur le foin.

Q. A-t-on fait aux armateurs des représentations à ce sujet ?—R. Oui.

Q. Et tout de même ils ne donnent pas de local aux hommes pour se coucher ?—R. Il me semble que non.

Q. Les bouviers reçoivent-ils la moitié des soins qu'on donne aux matelots ?—R. Non. Le traitement que les matelots reçoivent est complètement différent de celui que les bouviers reçoivent. Il n'y a absolument pas de comparaison entre les deux.

Q. Où les bouviers reçoivent-ils leur nourriture ?—R. Ils la reçoivent généralement dans une espèce de vaisseau qu'on appelle *kid* ; ils vont à la cuisine et prennent les pommes de terre et la viande, etc. Lorsque l'homme a obtenu les aliments de la cuisine ils viennent tous s'asseoir sur l'écoutille, ou lorsque le temps est froid ils mangent à un autre endroit plus chaud des allées.

Q. Qu'est-ce qu'un *kid*?—R. C'est un bassin rond en ferblanc avec une poignée à chaque bout.

Q. Et ils viennent tous s'asseoir et manger à même ce *kid*?—R. Oui.

Q. Est-ce que tous les aliments sont mêlés là-dedans?—R. Ils font un mélange, matin et soir, qui passe généralement sous le nom de *scouse*; ce mets se compose généralement de pommes de terre et d'eau et parfois d'un peu de viande, mais le plus souvent vous ne pouvez y trouver de viande. Il est sensé y avoir de la viande, mais j'ai souvent entendu les hommes se plaindre qu'il n'y en avait pas.

Q. Où avez-vous dit que les hommes mangeaient ce *scouse?*—R. S'il fait beau ils mangent sur les écoutilles, et s'il fait froid il leur faut aller dans un endroit plus chaud.

Q. On ne leur donne pas d'assiettes?—R. Sur certains vaisseaux on leur donne une assiette, un couteau et une fourchette, mais sur la plupart on ne leur donne rien de tel.

Q. Comment les hommes étaient-ils traités sur le *Sarmatian?*—R. Les hommes se plaignaient tout le temps qu'ils avaient faim, et le distributeur en chef refusait de leur donner davantage. Je demandai au commis d'exercer son influence pour leur donner de quoi manger, mais ceci n'eût aucun succès.

Q. Existe-t-il un règlement par lequel les hommes doivent recevoir une certaine quantité d'aliments, ou est-ce entièrement à la discrétion du cuisinier?—R. Ceci est laissé entièrement à la discrétion du cuisinier.

Q. De sorte que si un homme peut acheter le cuisinier il peut se faire qu'il obtienne quelque chose de mieux?—R. Si l'équipe fait sur lui une impression quelque peu favorable les hommes obtiennent une meilleure nourriture, mais si c'est le contraire ils ne reçoivent pas grand'chose.

Q. Je suppose qu'un chelin anglais est de nature à faire une certaine impression sur lui?—R. Oui, il se passe beaucoup de choses de cette nature aussi.

Q. Existe-t-il un règlement par lequel il est accordé aux hommes une certaine quantité d'aliments?—R. Non; parfois ils ont tout le pain qu'ils peuvent manger et parfois ils n'en ont pas la moitié assez. Sur le *Sarmatian* ils n'ont eu des pommes de terre qu'une ou deux fois.

Q. Quelle espèce de viande leur donne-t-on?—R. Parfois de la viande fraîche, parfois de la viande salée; mais vous devez vous rappeler que le *Sarmatian* est beaucoup mieux que d'autres steamers.

Q. De quels autres steamers parlez-vous?—R. Je parle de n'importe quels steamers de Reford ou de la ligne Donaldson par exemple.

Q. Avez-vous traversé à bord de ces vaisseaux?—R. Oui.

Q. Avez-vous traversé sur ces vaisseaux cet été?—R. Je n'ai pas traversé sur ces vaisseaux cet été, mais l'été dernier.

Q. Quelle a été votre expérience dans le temps?—R. Sur ces vaisseaux ils ne donnent ni couteaux ni fourchettes ou quoique ce soit de ce genre. Les hommes n'ont rien pour boire leur café. Les favoris du cuisinier pourront quelquefois mettre la main sur une boîte vide à conserves de viande et ils boivent à même cela; et ils passent cette boîte à la ronde.

Q. Dans quoi transportent-ils leurs aliments?—R. On les leur servait dans le même seau qu'on employait pour donner de l'eau aux animaux.

Q. Mais il leur fallait sortir les aliments du seau du mieux qu'ils le pouvaient? R. S'ils pouvaient se procurer une boîte vide à conserves ils s'en servaient. Et ils étaient très heureux s'ils pouvaient en avoir une.

Q. Qu'y avait-il dans cette boîte? Etait-ce du *scouse?*—R. Sur la ligne Donaldson ils avaient du *scouse* le matin.

Q. N'avaient-ils rien autre chose?—R. Oui, on leur donnait aussi du biscuit de mer et de l'oléomargarine, si c'est ainsi que vous l'appelez. C'est censé être du beurre, mais ce n'est qu'un trompe-l'œil. On leur servait cela pour le lendemain à quatre heures de l'après-midi la veille. A dîner on leur servait du bœuf salé ou du cheval salé, des pommes de terre et de la soupe. Le soir on leur donnait du thé et rien de plus.

Q. Et du pain, je suppose ?—R. Oh non; pas sur la ligne Donaldson ; sur cette ligne on leur donnait du biscuit de mer.

Q. Est-ce qu'on leur servait tout cela mêlé dans un seau ?—R. Le matin, ils n'avaient rien autre chose que du *scouse* et du café, qu'ils transportaient dans un autre seau.

Q. Et je suppose que c'était là ce qu'ils s'attendaient d'avoir ?—R. Ils ne s'attendaient pas à avoir autre chose.

Q. Que mangeaient-ils à midi ?—R. Du bœuf salé ou des pommes de terre, et du lard salé.

Q. Dans quoi leur portait-on ces aliments ?—R. Dans un seau.

Q. Et ils n'avaient ni couteaux ni fourchettes ?—R. Rien de tel.

Q. Je suppose qu'il leur fallait manger avec leurs mains ?—R. Quelques-uns étaient assez heureux d'avoir un couteau de poche.

Q. Mais ils ne portaient pas de fourchettes de poche ?—R. C'est un luxe dont ils ignoraient le premier mot.

Q. Que leur donne-t-on à souper ?—R. Ils ont la boîte à conserves en question et ils se la passent à la ronde selon qu'ils veulent boire. Ils avaient du thé.

Q. Avaient-ils du sucre ?—R. Le sucre et tout le reste sont censés être mêlés au thé.

Q. Et c'est tout ce dont se composait le souper ?—R. Oui. Lorsque la distribution de beurre se faisait à 4 heures de l'après-midi, cette ration était censée leur durer jusqu'à 4 heures le lendemain.

Q. Où gardaient-ils leur beurre pendant le jour et la nuit ?—R. C'est une question à laquelle je ne puis répondre; je ne sais où ils le mettaient. Ils le cachaient généralement, et j'ai souvent vu des hommes garder leur beurre dans toutes les parties du navire.

Q. Il n'y avait pas d'endroit particulier pour le mettre, comme question de fait ?—R. Absolument aucun.

Par M. Smith:

Q. Les hommes se sont-ils plaints de ce traitement à vous ?—R. Oui; ils se sont souvent plaints de la nourriture, et, à bord du navire dont je parle, j'ai dû moi-même me contenter de biscuit de mer.

Q. Où mangeaient les contremaîtres ?—R. Il y avait une salle à manger pour nous dans l'allée au-dessous de la passerelle sur le pont des gaillards.

Q. C'est-à-dire sur les vaisseaux de la ligne Dominion ?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous à dire de la ligne Beaver, de la ligne Dominion et de la ligne Allan ?—R. La seule différence entre la ligne Dominion et la ligne Allan, c'est qu'ils ne donnent pas de *scouse* sur les steamers de la ligne Beaver.

Q. Que pensez-vous du traitement qu'on fait aux hommes sur les vaisseaux de la ligne Hansa ?—R. Je n'ai jamais traversé sur les vaisseaux de la ligne Hansa, mais d'après ce que j'entends dire, elle est supérieure à bon nombre d'autres lignes.

Q. Qu'avez-vous à dire du traitement qu'on fait aux hommes sur la ligne Ross ?—R. Je n'ai jamais traversé à bord des vaisseaux de cette ligne.

Q. Et comment les hommes sont-ils traités sur la ligne Donaldson ?—R. A peu près de la même manière que sur la ligne Dominion, et, s'il existe une différence, c'est que le traitement est encore pis.

Q. Comment les hommes sont-ils traités à bord des vaisseaux allant à la cueillette ?—R. Sur certains "rôdeurs" les hommes sont mieux que sur certains vaisseaux de lignes régulières, bien que sur les "rôdeurs" ils n'aient ni lits ni couvertures. Ils n'en sentent pas autant le besoin en traversant d'ici à l'autre côté, parce qu'ils peuvent dormir dans le foin.

Q. Et comment sont-ils en revenant d'Angleterre en Canada ?—R. Pour ce qui est de leur retour, ils reviennent lèges.

Q. Où les hommes prennent-ils leurs repos pendant la traversée de retour ?—R. Partout où ils peuvent, à l'avant du pont des gaillards. Par exemple, à bord de quelques vieux vaisseaux, l'avant fait eau, et on construit à cet endroit des chambres

pour les bouviers, parce qu'on ne peut les construire dans cette partie du vaisseau pour les passagers d'entrepont.

Q. Prennent-ils leurs repas dans cette chambre ?—R. Oui, parfois; mais quelque fois il y fait si froid que les hommes souffrent affreusement.

Q. Ont-ils des lits ?—R. Non. Je viens d'arriver d'Angleterre il y a deux jours à bord de l'*Hibernian*, de la ligne Allan, et les hommes ont terriblement souffert du froid. L'endroit où ils couchaient était humide, les sabords faisaient tous eau, et ils ont souffert du froid tout le temps. Deux jours avant d'arriver à Halifax ils se rendirent en corps auprès du distributeur et celui-ci donna à chacun une autre couverture.

Q. Je suppose que les matelots ont un bon logement chaud ?—R. Oh, oui ; ils sont logés dans les gaillards d'avant et ils sont très confortables.

Q. Serait-ce une amélioration dans l'état des bouviers s'ils étaient traités sur le même pied que les matelots ?—R. Certes, oui. Ils seraient alors traités comme des hommes.

Q. N'avez-vous jamais parlé au capitaine dans le but d'obtenir un meilleur logement pour les hommes ?—R. Je me suis très souvent adressé au capitaine, mais il me renvoyait généralement au distributeur en chef.

Q. De sorte que vous déclarez que les animaux sont mieux soignés, mieux traités, et qu'ils ont plus de confort sous tous les rapports que les bouviers ?—R. Oui, les animaux sont bien traités. Le grand point pour nous, lorsque nous avons des animaux à bord, c'est de les mettre aussi à l'aise et de les débarquer dans un aussi bon état que possible.

Q. Pensez-vous que les animaux sont assez à l'aise sur le pont des gaillards en novembre ?—R. Oui, mais ils seraient plus confortables si leurs stalles étaient plus solides. Avec de fortes stalles je crois qu'ils seraient très confortables ; parfois une vague arrive sur le pont et naturellement les animaux sont mouillés. J'ai traversé sur des vaisseaux dont l'aménagement était fait en planches de 2 pouces fixées par des boulons en fer, et le bétail était tout aussi confortable que les animaux qui étaient à l'entrepont ; de fait ils étaient plus confortables qu'à l'entrepont, parce qu'il y avait une meilleure ventilation.

Q. Je suppose que vous aviez plus de sympathie pour les animaux que pour les bouviers ?—R. Oh ! non ; j'avais plus de sympathie pour les hommes, mais je ne pouvais pas leur faire ressentir ma sympathie.

Q. Trouvez-vous que votre état de contremaître pour le soin des animaux soit un état profitable ?—R. J'ai essayé d'en vivre honnêtement.

Q. Vous croyez que le pont des gaillards est parfaitement sûr pour le transport des animaux s'il est bien aménagé ?—R. J'en suis convaincu.

Q. Avez-vous été dans des vaisseaux qui avaient des éventails mécaniques ?—R. Oh, oui.

Q. Et vous les recommandez ?—R. Je ne crois pas qu'un vaisseau soit convenablement aménagé pour le transport des animaux s'il n'a pas d'éventails mécaniques.

Q. Avez-vous des difficultés à descendre au milieu des animaux à la noirceur pendant une tempête, ou que lorsque vous n'avez à la main qu'une lanterne ? Pensez-vous que l'installation de la lumière électrique sur les vaisseaux à bestiaux serait une amélioration ?—R. Il n'y a pas de doute que ce serait une amélioration, mais, en même temps, si vous voulez éclairer un endroit particulier du vaisseau pendant la nuit, je ne crois pas que ce système conviendrait aussi bien. Il y a des endroits noirs dans les vaisseaux, où il vous faut de la lumière tout le temps.

Q. Est-ce que les animaux ne sont jamais détachés pendant une tempête la nuit ? R. Oui, mais j'ai vu les hommes aller au milieu d'eux et essayer de les remettre à leurs places.

Q. Choisissez-vous vos propres aides ?—R. Oui, généralement.

Q. Est-il à votre connaissance que des médecins, des avocats ou des membres du parlement aient demandé une position de bouvier à bord des steamers, car on dit que tous ces messieurs avaient demandé cette position ?—R. Je n'en ai recontré

aucun qui recherchait cet emploi. J'ai rencontré des ouvriers et des fils de cultivateurs qui offraient leurs services.

Q. Prendriez-vous comme aide un homme qui n'aurait pas été en mer et qui serait exposé à avoir le mal de mer, et partant qui ne serait d'aucune utilité ?—R. Si un homme voulait obtenir un passage gratuit pour retourner dans son pays et si je voyais qu'il désirât anxieusement retourner chez lui, j'essaierais de lui obtenir un passage gratuit.

Q. Prenez-vous des renseignements quand vous faites le choix de vos bouviers ?—R. Je connais la plupart des hommes qui sont dans le métier.

Q. Emploieriez-vous pour prendre soin des animaux un novice qui n'aurait jamais été en mer ?—R. Non. Généralement j'ai assez d'hommes d'expérience pour le soin des animaux, mais parfois je prendrai un homme de plus.

Q. Est-ce qu'un homme s'engagerait une seconde fois comme bouvier après avoir été traité comme vous le dites ?—R. Oui, s'il ne pouvait obtenir autre chose à faire.

Q. Que feriez-vous si vous aviez à bord un homme qui refuserait de faire son service et qui ne pourrait sortir de sa case ?—R. J'essaierais de le persuader.

Q. Vous n'avez pas de contrôle sur lui et vous ne pourriez employer que des moyens de persuasion ?—R. Et supposé que le capitaine du vaisseau pourrait exercer un contrôle sur lui, c'est tout ce qu'il pourrait faire, tout de même.

Q. Non ; le capitaine pourrait l'obliger à travailler ?—R. Je pourrais essayer de le faire travailler s'il le pouvait, mais je n'ai jamais vu un homme qui ne voulait pas travailler s'il le pouvait.

Q. Les hommes doivent alors aimer le métier puisqu'ils persistent à l'exercer ?—R. Quelques-uns sont dans le métier depuis un certain temps et je suppose qu'ils espèrent devenir un jour contremaîtres.

Q. Avez-vous déjà servi comme bouvier vous-même ?—R. Oui, monsieur.

Q. De sorte que vous connaissez parfaitement le métier ?—R. Oui ; mais à venir jusqu'à il y a quelques années, les hommes étaient mieux traités sur la plupart des vaisseaux.

Q. De sorte que leur traitement à bord des vaisseaux va de mal en pis ?—R. Leur traitement va de mal en pis depuis deux ans.

Q. Et vous dites que vous trouvez pire le traitement des hommes sur les lignes Reford que sur toute autre ligne ?—R. Oui ; il est pis que sur les vaisseaux de lignes régulières ou qu'à bord des "rôdeurs."

Q. Ne pensez-vous pas qu'on pourrait remédier à cet état de choses si l'exportateur d'animaux faisait un arrangement relativement au traitement que les hommes devront recevoir lorsqu'il passe contrat avec le vaisseau ?—R. Je ne pense pas que ce moyen y remédierait beaucoup, parce qu'il semble exister un préjugé contre les bouviers comme corps, et je ne crois pas qu'ils aient jamais ce à quoi ils ont droit.

Q. Est-ce que les matelots ne veulent pas s'associer avec les bouviers à bord ?—R. Non, monsieur. On les considère comme quelque chose qui n'est pas humain.

Q. Croyez-vous que si les bouviers étaient inscrits sur le rôle d'engagement du vaisseau, ceci leur donnerait un regain de respectabilité ?—R. Je crois que cette mesure les mettrait dans un pire état. Je pense que si les officiers d'un steamer avaient un peu d'autorité sur les bouviers ils l'exerceraient avec beaucoup plus de sévérité qu'ils ne le devraient ; et je crois que si les officiers du vaisseau avaient sur eux plus de pouvoir qu'ils n'en ont présentement, ces hommes seraient complètement chassés du métier.

Q. Croyez-vous que les officiers du vaisseau puniraient les hommes ?—R. Je crois qu'ils trouveraient mille et un moyen de leur faire la vie dure.

Q. Mais d'après ce que vous dites il semblerait qu'ils ne peuvent être plus misérables qu'ils ne le sont aujourd'hui ?—R. Oh oui, ils le peuvent On n'est jamais tellement mal qu'on ne puisse être encore pis. Aujourd'hui les hommes peuvent faire leur service, mais si les officiers du vaisseau en avaient le commandement, et s'ils avaient la surveillance du service, ils pourraient leur rendre ce service très dur. Après que les hommes auraient fini de donner de l'eau aux animaux, les officiers pourraient leur ordonner de balayer les allées ou d'autres parties du vaisseau,

Q. Vous ne croyez pas que ce serait une amélioration si les hommes signaient le rôle d'engagement du vaisseau ?—R. Je ne crois pas que ce serait une amélioration, et en réalité j'ai la certitude du contraire.

Q. Si les bouviers étaient inscrits sur le rôle d'engagement du vaisseau ils auraient droit au même traitement que les matelots ?—R. S'il en était ainsi, ce serait très bien.

Q. Les capitaines, de par la loi, seraient punis s'ils ne leur donnaient pas leurs droits ?—R. Mais il serait très difficile de traduire le capitaine. Ainsi, par exemple, je dirai que des steamers qui transportent les animaux à Liverpool se rendent ensuite à Glasgow après qu'ils ont débarqué le bétail. Si les hommes étaient sur le rôle d'engagement il leur faudrait aussi se rendre à Glasgow, et ils ne pourraeint arrêter à Liverpool pour toucher leur salaire ou pour prendre le premier vaisseau de retour. Ils pourraient les expédier de Liverpool sur un des steamers de la même compagnie.

Q. Y a-t-il objection à ce que les bouviers reviennent par le même vaisseau ?—R. La seule objection, c'est que les hommes sont obligés de pourvoir à leurs propres dépenses pendant qu'ils sont à Liverpool, et s'ils y sont retardés pendant 18 ou 20 jours c'est une perte considérable pour eux.

Q. De sorte que les hommes à leur retour désirent prendre le premier vaisseau venu ?—R. Oui; ils désirent prendre le premier vaisseau qu'ils peuvent. Un de leurs plus grands griefs est d'être retardés à Liverpool, où ils perdent leur temps J'ai traversé sur un steamer l'été dernier, et le jour où nous sommes arrivés un steamer de la ligne revenait, mais ils n'ont pas voulu renvoyer les hommes par ce steamer. Ils les ont gardés 8 ou 9 jours à Liverpool à attendre un autre vaisseau. La compagnie aurait pu tout aussi bien les renvoyer par le premier steamer.

Q. Est-ce que les bouviers à leur retour sont traités aussi bien que des passagers d'entrepont ?—R. Pas du tout. On ne leur permet pas même de communiquer avec les passagers d'entrepont. S'ils étaient surpris à l'entrepont ils seraient mis aux fers.

Q. Croyez-vous que si les bouviers étaient mieux traités vous pourriez vous procurer une meilleure catégorie d'hommes pour avoir soin des animaux ?—R. Je n'ai pas de doute là-dessus.

Ceci termine la déposition du témoin.

L'honorable MATTHEW H. COCHRANE, sénateur pour le Canada, dépose comme suit :—

Par M. Smith :

Q. Vous avez un peu d'expérience et des connaissances relativement au commerce de bétail, si je comprends bien, M. le sénateur ?—R. J'ai quelque expérience de ce commerce, M. Smith.

Q. Vous avez traversé sur des vaisseaux chargés d'animaux, n'est-ce pas ?—R. J'ai traversé avec des animaux de race et j'ai eu beaucoup d'animaux de cette sorte. Je crois que ma première consignation date de 1868, et j'ai continué pendant quelque temps à importer des animaux d'Angleterre en Canada jusqu'en 1876. J'ai expédié un bon nombre d'animaux propres à la boucherie, mais je n'ai jamais traversé avec eux.

Q. Lorsque vous avez traversé avec vos propres animaux, je suppose que vous avez vu à ce qu'ils fussent bien traités ?—R. Oui.

Q. Avez-vous expédié beaucoup d'animaux du Canada en Agleterre ? R. J'ai expédié 95 animaux d'ici l'automne dernier. C'étaient des animaux de ranche, qui venaient de mon ranche au Nord-Ouest.

Q. A quelle époque de l'année ont-ils été expédiés ?—R. Ils ont tous été expédiés dans la même semaine, en octobre. Je ne puis vous donner les dates exactes.

Q. Ont-ils été expédiés par les lignes régulières ?—R. Oui; un chargement a été expédié par la ligne Allan et l'autre par la ligne Dominion.

Q. Comment ces animaux ont-ils fait la traversée ?—R. La première consignation a eu une très belle traversée et elle a été débarquée en très bon état.

Q. Aucun animal n'a eu de mal ?—R. Non ; mais je crois qu'on en a perdu deux ou trois.

Q. Comment ces animaux se sont-ils perdus, savez-vous ?—R. Je ne puis vous dire. Mon fils est dans la salle et vous pourrez l'entendre. Il ést traversé avec les animaux et il vous donnera tous les détails relativement à la manière avec laquelle ils ont été traités.

Q. Comment la seconde consignation a-t-elle fait la traversée ?—R. Elle a été expédiée par le *Knight Companion.* C'est un vaisseau de l'extérieur, mais il était nolisé par la ligne Dominion.

Q. Comment les animaux ont-ils été à bord de ce vaisseau ?—R. Pas aussi bien.

Q. Le capitaine avait-il de l'expérience dans le commerce de transport d'animaux ?—R. Je ne le sais pas. Mais je sais qu'il s'opposait fortement à avoir à s'occuper du bétail et à l'avoir à bord de son vaisseau. Il a dit à un des mes amis que son vaisseau ne convenait pas à ce commerce, mais il était trop tard quand je sus cela, car mes animaux étaient tous à bord.

Q. Avez-vous perdu des animaux à bord du *Knight Companion* ?—R. Oui

Q. Combien ?—Vingt-deux.

Q. La compagnie les a-t-elle assurés ?—Oui.

Q. De sorte que vous n'avez rien perdu ?—Rien autre chose que ce qui n'était pas couvert par l'assurance.

Q. A quoi attribuez-vous la perte des 22 animaux à bord du *Knight Companion* ? —R. Je l'attribue au mauvais temps et a une traversée très orageuse.

Q. Ont-ils été emportés à la mer, noyés ou tués ?—Non ; je crois qu'ils ont subi des meurtrisssures.

Q. A-t-il fallu abattre les animaux lorsqu'ils ont été blessés ?—R. Il n'était pas nécessaire de les abattre, puisqu'ils sont morts d'eux-mêmes, je suppose.

Q. Croyez-vous que si cette consignation d'animaux s'était trouvée à bord d'un vaisseau de ligne régulière, ils auraient traversé sans accidents ?—R. D'après ce que j'apprends, si ces animaux avaient été aussi bien traités que le bétail que j'avais à bord du *Corean,* et s'il y avait eu un aussi bon équipage et autant d'attention, je ne crois pas que la perte aurait été aussi considérable. Les animaux à bord du *Knight Companion* étaient de la même sorte que ceux à bord du *Corean,* ils étaient un peu plus gros.

Q. Allez-vous expédier encore d'autres animaux sur un "rôdeur" ou sur un vaisseau allant à la cueillette ?—R. Je devrai modifier beaucoup l'idée que j'ai aujourd'hui si je le fais.

D. De sorte que vous croyez qu'il vaut bien la différence de payer un peu plus et d'expédier vos animaux à bord des lignes régulières ?—R. Il nous a fallu payer autant pour le *Knight Companion* que pour les vaisseaux de lignes régulières. J'ai expédié l'année dernière par la ligne Dominion et j'ai été très heureux.

Q. Vous n'avez pas de recommandations pratiques à faire relativement au transport des animaux sur le pont des gaillards, relativement aux améliorations qu'on pourrait faire au commerce généralement ?—R. Ceci est en dehors de ma compétence, car je n'ai pas eu assez d'expérience pour me prononcer là-dessus. Si j'en juge d'après l'expérience que j'ai acquise dans l'importation d'animaux de race, faite avec soin, je puis dire, je crois, que les animaux augmenteront en poids au lieu de diminuer pendant la traversée. J'ai traversé, je crois, huit fois avec des animaux, et je me rappelle que dans une circonstance, à bord du *North America,* j'avais des animaux qui coûtaient $60,000 en Angleterre, et j'avais une si grande confiance dans les soins et le traitement qu'on donnait aux animaux à bord que je n'ai jamais pris une piastre d'assurance. Je n'ai jamais assuré les animaux de race que j'ai importés. Naturellement, les taux. à cette époque, pour le bétail de cette espèce, auraient été de 7 ou 8 pour 100, et pour un animal que vous auriez payé 1,000 guinées l'assurance se serait élevée à une jolie somme.

Q. Avez-vous des observations à faire sur l'époque de l'année pendant laquelle on devrait expédier des animaux ?—R. Je n'ai pas expédié d'animaux en hiver et je ne pense pas que j'en expédierais pendant cette saison. Je pense qu'il y aurait lieu de

faire beaucoup d'améliorations à l'exploitation de ce commerce, et j'ai pris beaucoup d'intérêt à cette discussion.

Q. Pensez-vouz que des améliorations soient nécessaires?—R. Je pense que la catégorie d'hommes préposés au soin des animaux a besoin d'être améliorée. Naturellement, nons admettons tous que les contremaîtres sont en général de bons hommes. Ils reçoivent de moi ou de tout autre qui expédie des animaux une certaine somme pour prendre soin du bétail. Si la consignation est considérable ils reçoivent 50 centins par tête et fournissent leurs propres hommes. Si la consignation est faible ils reçoivent 75 cents par tête. J'ai vu des hommes qui demandaient de monter à bord du vaisseau par lequel j'expédiais des animaux, et je pense qu'ils ne convenaient pas du tout au service. A mon avis, ils étaient tout à fait inutiles à bord. Je pense qu'il serait au moins important d'adopter quelque mode par lequel nous, les expéditeurs d'animaux, pourrions avoir l'assurance d'obtenir des hommes expérimentés pour soigner notre bétail. Payons même si c'est nécessaire. Nous devons avoir des hommes qui sont habitués à la mer et capables de travailler lorsqu'il y a du gros temps, et qui connaissent quelque chose des animaux. Nous devrions aussi pouvoir employer des hommes sobres, des hommes qui ne sont pas tout à fait entre les mains de certains individus qui suivent le commerce. Il peut se faire que vous ayez un bon contremaître, mais comme tout autre il est de l'espèce humaine et il cherche à faire de l'argent à même le commerce. Il peut engager un homme auquel il aurait promis $5 s'il faisait bien son service, et si l'individu n'est bon à rien il ne reçoit peut-être rien du tout une fois rendu de l'autre côté. On devrait donner une bonne nourriture aux hommes à bord, et d'après ce que j'ai entendu cet après-midi les moyens de logement à leur disposition n'ont rien d'extraordinaire. Il y a lieu, je crois, de faire des améliorations considérables dans ce sens.

Q. Comment, à votre avis, devait-on faire cette amélioration ?—R. Je ne le sais pas. Il y en a de plus capables que moi qui peuvent trouver des moyens. Ainsi que je l'ai dit, la première consignation d'animaux que nous avons expédiés a très bien traversé, et mon fils m'a dit que les animaux était sous les soins de très bons hommes. Je ne sais pas si sa présence a eu quelque effet sur la manière avec laquelle ils ont eu soin des animaux, mais, dans tous les cas, le second vaisseau qui est parti deux jours plus tard a débarqué nos animaux dans un état bien différent. Il y avait une telle différence dans l'état des animaux que la vente a, je crois, produit de $4,000 à $5,000 de moins. Un point sur lequel je désire appuyer d'une manière très catégorique est celui-ci : je crois comprendre que la mesure patronisée par M. Plimsoll a en vue la prohibition de l'exportation d'animaux en Angleterrre ou débarquement d'animaux sur pied venant du Canada, ou de tout autre pays de ce continent. Si cette mesure était mise en vigueur, ou qu'elle fût adoptée, ce serait une des choses les plus désastreuses qui pourraient arriver pour le Canada. Bien que je n'en sois pas sûr, je pense avoir été un des premiers qui ait exporté des animaux en Angleterre. En ce moment j'oublie l'année, mais à tout événement je n'expédiai que 5 ou 6 têtes, vu que j'expédiais en même temps des animaux de race. J'ai suivi le progrès du commerce d'animaux, avec beaucoup d'intérêt depuis. Je suis quelque peu interressé dans l'élevage du bétail au Nord-Ouest, et tout vieux que je sois, je crois vivre assez longtemps pour voir le jour où nous pourrons expédier deux ou trois cent mille bêtes à cornes du Canada, si nous avons un bon mode d'expédition et une bonne manière d'en prendre soin. Un homme qui n'a pas été au Nord-Ouest ne peut comprendre les moyens qu'il y a là-bas d'élever des animaux pour la boucherie. Nous produisons du bœuf aussi beau qu'il peut y en avoir dans le monde, par l'élevage d'animaux que nous ne mettons jamais à l'étable et pour lesquels nous ne coupons jamais de foin, etc. Nous pouvons produire d'aussi beau bœuf sur les ranches du Nord-Ouest que vous pouvez en produire en soignant les animaux à l'étable dans Ontario, les Townships de l'Est, ou ailleurs.

Q. Est-ce d'aussi bon bœuf que le bœuf anglais?—R. Je le crois. On a dit ici pendant l'enquête que nos animaux débarqués en Angleterre étaient abattus et vendus pour du bœuf écossais. Je crois que c'est dire beaucoup en faveur

des Ecossais, parce que je crois que notre bœuf est aussi bon sinon meilleur que n'importe quel bœuf dans le monde.

Par M. Greenshields :

Q. Si le bill patronisé en Angleterre par M. Plimsoll était adopté, ceci ruinerait entièrement l'industrie du bétail au Nord-Ouest, n'est-ce pas ?—R. Non seulement cela, mais cette mesure ferait du mal à toutes les parties du Canada. Si nous examinons les proportions que le commerce de bétail a prises, nous verrons que le commerce d'exportation d'animaux est un des plus considérables du Canada. Je ne connais pas de commerce en matière d'exportation qui soit aussi considérable que celui-ci. Lorsque nous arrivons à la question d'expédier nos animaux à l'état de viande, je puis dire que ce ne serait pas une impossibilité de le faire, mais nous n'obtiendrions pas en moyenne la moitié de ce que nous obtenons aujourd'hui pour les animaux sur pied. On sait très bien que le bœuf en carcasse qu'on exporte en Angleterre est très bon tant qu'il reste dans les compartiments à air froid au moyen desquels on l'expédie, mais du moment qu'il vient en contact avec l'air il prend une apparence terne. Il absorbe l'humidité du compartiment et cette humidité le pénètre lorsqu'il est exposé à l'air. Il a perdu cette belle apparence que le bœuf frais abattu offre, et il se vend à un prix bien moindre que la viande fraîche abattue. La population en Angleterre ne l'achètera jamais à moins qu'elle ne se trouve dans l'obligation d'acheter de la viande à bon marché.

Ceci termine la déposition du témoin.

DISCOURS DE M. PLIMSOLL.

M. Samuel Plimsoll, de Londres, Angleterre, adresse la parole comme suit :

M. le Commissaire Smith et Messieurs,—Je vous remercie beaucoup de me donner l'occasion de dire quelques mots à cette réunion, avant de quitter la ville de Montréal. J'avais préparé, ce matin, ce que je désirais dire cet après-midi, mais je dirai que les témoignages qui ont été donnés devant cette commission aujourd'hui ont modifié ma manière de voir sur ce sujet. (Applaudissements.) Je préférerais que vous entendiez mon exposé au complet, parce que vous trouverez peut-être que vous avez applaudi des choses que vous n'aviez pas l'intention d'applaudir. Le témoignage du jeune homme qui a été entendu avant le sénateur Cochrane a fait sur moi une profonde impression, et je crois qu'il est évident pour vous tous qu'il est résulté un grand bien de cette enquête. Que ce bien arrive jusqu'aux matelots, ainsi que je l'espère plus tard, ou qu'il améliore simplement la condition de ces malheureux qui conduisent les animaux de l'autre côté de l'Atlantique, et dont le sort nous a si bien été décrit par ce jeune homme dont je parle, c'est tout un pour moi, s'il résulte du bien de cette enquête. Je serai en réalité très reconnaissant si les travailleurs, ou une partie quelconque d'entre eux, bénéficient du résultat de cette enquête. Je vais maintenant simplement résumer les témoignages que j'ai entendus dans le cours de la semaine, et je le ferai brièvement. Un témoin a dit qu'il ne prendrait pas votre temps à signaler mes rapports à sensation. J'ai remarqué qu'il ne disait pas inexacts, et c'était sage, car tous les rapports faits sous mon égide sont vrais, et ils peuvent être prouvés. Quand j'ai fait des citations j'ai eu soin de donner mon autorité, comme le démontrent les lettres du 8 et du 9 novembre adressées à un journal de Londres. Des témoins ont été appelés les uns après les autres pour contredire certains allégués qu'on lit dans ces lettres relativement au traitement des animaux à bord. Je puis dire que les témoignages ont fait un effet sur moi. Ne pourrais-je pas dire que si les bouviers étaient venus donner cette contradiction leur témoignage aurait pu être jugé plus concluant que le témoignage de ceux qui ne voient jamais les animaux une fois qu'ils ont quitté le port. A ce sujet, relativement à un peu d'animosité qu'on a exprimée envers moi çà et là, je remarque que, quels que soient les actes de cruauté qu'on ait exercés envers les animaux à bord, les hommes d'affaires de Montréal les ignorent, et que, par conséquent, on ne peut les tenir responsables

de ce qui arrive aux animaux après que les steamers sont loin du port avec leur chargement. Je mentionne ceci afin que les messieurs qui sont sans raison de mauvaise humeur à cet égard puissent un peu y réfléchir. D'autres témoins ont insisté sur le fait que toute intervention dans le commerce serait impopulaire, particulièrement parmi les cultivateurs. Or, si on avait appelé un ou deux cultivateurs pour déclarer cela, peut-être que leurs témoignages auraient eu plus de poids. Plusieurs témoins ont dénoncé la faiblesse des abris érigés sur le pont pour les animaux, disant que c'étaient des stalles de carton, etc. Ils ont insisté pour que les charpentes aient des cornières de fer et que les côtés et la toiture soient en planches de deux pouces. Ces stalles, ont-ils dit, devraient "former partie intégrante du vaisseau." Y avez-vous songé, messieurs? Si ces stalles étaient assez solides pour résister à la force des vagues, qui parfois emportent à la mer stalles, animaux et hommes, alors le vaisseau lui-même chavirerait et sombrerait probablement.

La fragilité de ces constructions est la sûreté du vaisseau. On ne devrait mettre sur le pont supérieur d'un vaisseau ni stalles, ni animaux, que ce pont s'appelle pont des gaillards, tillac ou autrement. Le pont supérieur doit servir aux matelots pour la manœuvre et non pas la toiture fragile d'abris à bestiaux, laquelle, dans une circonstance, a été si complètement emportée à la mer qu'une partie de l'équipage à l'arrière ne pouvait passer à l'avant, et celle de l'avant passer à l'arrière, pendant trois jours entiers, et si la tempête ne s'était pas modérée le vaisseau aurait été perdu. On admettra que la toiture de stalles à bestiaux est une chose bien différente d'un pont pour les matelots, et je n'ai entendu d'aucun témoin la moindre mention de la sûreté des matelots. Je ne prendrai pas votre temps à faire des commentaires sur ce sujet, mais je laisserai cela à une circonstance plus convenable. Quelques personnes qui m'ont parlé supposent que la raison pour laquelle le bétail canadien est admis en Angleterre, tandis que d'autres animaux en sont exclus, c'est parce que le Canada est une colonie britannique, parce que le Canada est loyal. Je ne veux pas être désagréable, mais je crois que la raison est tout simplement que le bétail canadien est libre de maladie contagieuse, ou qu'il est censé l'être, et rien de plus. La sûreté de nos troupeaux anglais est la chose prise en considération. Un monsieur dont le nom est Bickerdike a dit que l'indépendance ou l'annexion aux Etats-Unis serait le résultat de toute législation qui serait désagréable à lui et à ses amis, les exportateurs d'animaux. Eh bien, je crois que ceux-là ne constituent pas le Canada; qu'ils ne constituent pas Montréal; qu'ils ne constituent pas même une partie considérable de Montréal; mais qu'ils en forment une très faible partie; car rien ne m'a plus surpris de voir que la population de cette ville et du pays comprenait presque unanimement que le moment était arrivé de mettre fin aux abus et à la cruauté inévitable qui accompagne présentement ce commerce. Je suis heureux de dire qu'il ne s'agit pas de cruauté inutile et préméditée, mais d'une cruauté inévitable, en ce sens que les animaux la subissent à raison d'un certain état de choses. Quant à l'annexion, comme les animaux des Etats-Unis ne peuvent aujourd'hui entrer en Angleterre, il est difficile de voir ou serait le bien de cette chose; et quand à l'indépendance, je pense que lorsque le moment sera arrivé ou le Canada, se croyant assez fort pour marcher seul, désirera après mûre réflexion, rompre les liens qui l'unissent à la mère-patre, aucun parti politique en Angleterre ne lui dira non. En attendant, je refuse, pour ma part, d'accepter les énonciations de M. Bickerdike comme étant fait au nom du Canada.

Un exportateur de Bestiaux.—Ecoutez, écoutez.

M. Plimsoll.—J'espère qu'il est ici, et loin d'influencer le public en Angleterre, ce public ne consentira pas même à rire de lui. Je vais vous lire une lettre que j'ai reçue l'autre jour d'un grand exportateur d'animaux de ce pays. Elle se lit comme suit:

Toronto, 2 janvier 1891.

Saml. Plimsoll, M.P.,
Montréal.

Mon cher monsieur,—Ayant de grands intérêts dans l'exportation d'animaux vivants du Canada en Angleterre, et comme je ne puis être présent à l'enquête lundi

prochain à Montréal, j'ai pensé vous écrire à ce sujet pour vous donner des faits qui peuvent être établis par un grand nombre des principaux intéressés dans ce commerce.

"Je suis convaincu que l'exportation d'animaux vivants peut se faire avec parfaite sûreté et sans cruauté, si l'on accorde aux animaux l'espace convenable qui est de 8 pieds de longueur et de 2 pieds 8 pouces de largeur. J'ai fait la preuve de ceci en accompagnant une consignation moi-même, et j'ai débarqué les animaux sans meurtrissures et sans blessures. Du mois de mai au mois de septembre le commerce peut se faire tout aussi sûrement que si les animaux étaient dans leurs étables et avec aussi peu de cruauté.

"Je vais maintenant essayer de vous faire voir ce qui, depuis quelques années, a donné lieu au mauvais traitement et aux difficultés. Autrefois l'exportateur pouvait prendre l'espace dont il avait besoin en s'arrangeant avec les agents de la compagnie de steamers, soit 8 pieds sur 2 pieds 8 pouces, il pouvait, et de fait il insistait pour avoir l'espace au complet; tout allait bien alors; le bétail débarquait en bon état et se vendait plein prix; mais les choses ont changé pour le pis tant au point de vue du bétail qu'au point de vue des exportateurs. Les agents louent leurs steamers à des hommes qui ne sont pas exportateurs, et très souvent à des taux élevés, avec l'entente qu'ils pourront mettre tous les animaux qu'ils pourront. Ce transport est affermé à des exportateurs dans Ontario, et ceux-ci, à l'aide des inspecteurs qui devraient voir à ce que les animaux aient l'espace stipulé par les règlements officiels, semblent ignorer toute règle. Les animaux sont entassés comme des harengs dans un baril. Il est à ma connaissance que des agents aient exigé le prix du transport de la moitié du bétail qu'on avait réussi à mettre en plus à bord. Jusqu'à ce qu'on ait mis fin à cette pratique il n'y aura pas de sûreté ou de profit pour les exportateurs, et ceci est une source de cruauté et une cause de blessures pour les animaux. Les animaux sont embarqués sur les steamers à Montréal pendant qu'on est à prendre une autre cargaison, du grain par exemple. Les pauvres bêtes attendent pendant des heures dans la fumée et la poussière avant de partir, avec le soleil qui plombe sur elles, et très souvent au dernier moment 50 ou 60 animaux en sus sont amenés à bord, tête et queues, et le steamer met à la voile n'ayant pas probablement la moitié des stalles nécessaires au bétail. Il est à ma connaissance que les animaux sur le steamer n'avaient de nourriture ou d'eau que 24 heures après être embarqués, résultat du fait que les allées étaient encombrées par des animaux libres et du fourrage. On devrait faire cesser cette coutume et on ne devrait permettre à aucun vaisseau de prendre son bétail avant que toute la cargaison ne soit chargée et avant que les compartiments où doivent être placés les animaux ne soient libres de bois, de charbon et autres choses. Tout le fourrage est censé être à l'abri, et il est très important qu'il le soit. Au lieu de cela, une grande quantité est empilée sur les stalles du pont des gaillards, et dans nombre de cas les stalles cèdent sous le poids du foin, lequel blesse terriblement les animaux en tombant, et une grande quantité de ce fourrage est emportée à la mer avec les stalles. Si le temps était pluvieux, comme il arrive souvent, le fourrage est mouillé d'outre en outre et en quelques jours il n'est plus propre à la nourriture. D'un autre côté, si le temps était sec, tout va bien jusqu'à ce que le vaisseau arrive à la mer; le fourrage alors est mouillé par l'eau salée et il devient immédiatement impropre à la nourriture. Ceci est cruel pour les expéditeurs tout en étant préjudiciable à leurs intérêts, et au profit de la compagnie à laquelle appartient le vaisseau.

"Une autre partie importante du commerce est celle qui a trait au logement confortable et à la nourriture saine des hommes préposés au soin des animaux; dans nombre de cas ils souffrent plus que le bétail. J'admets qu'en général la catégorie des hommes est mauvaise, mais un bon homme propre ne veut pas souffrir le traitement que leur font les officiers de plusieurs lignes qui font ce commerce. Je suggérerais que les compagnies maritimes engagent et contrôlent les hommes et qu'elles soient tenues responsables pour qu'elles débarquent les animaux en bon état, et que l'inspecteur soit tenu de mettre les règlements à exécution et de voir à ce que les animaux aient tout l'espace voulu.

"Quant au chargement des steamers sur trois ponts, j'ai acquis de l'expérience qui m'a coûté cher. A mon avis, il n'existe pas de steamers pour le transport du

bétail sur trois ponts pendant les chaleurs. Les animaux placés sur les ponts inférieurs perdent en valeur dans la plupart des cas, s'ils sont débarqués vivants, plus que le prix du transport, et du 1er septembre à la clôture de la navigation il ne devrait pas être transporté d'animaux sur le pont des gaillards d'un vaisseau qui n'a pas de couverture en fer, et en hiver ceci devrait être complètement prohibé. C'est faire un acte de cruauté, c'est une perte pour l'exportateur et un gain pour les compagnies maritimes aux dépens de l'exportateur. Je ne suis pas opposé à l'exportation du bétail sur pied. Je vous expose simplement ces faits dans l'espoir que par votre influence votre gouvernement rémédiera aux maux actuels.

"Je répète que ce que je dis peut être établi par les exportateurs d'Ontario qui exportent au moins 80 pour 100 des animaux.

"Avec l'espoir que vous trouverez dans la présente des faits qui bénéficieront au commerce, je demeure,

"Votre respectueux serviteur,

"A. J. THOMPSON."

J'ai reçu cette lettre avant-hier. Elle m'a paru très importante et j'ai cru prendre la liberté de la lire. J'espère que cette lettre aura un bon effet sur quelqu'un. Je suis sûr que si cette lettre ne fait qu'améliorer l'état déplorable dans lequel on dit les animaux se trouver, je serai pour ma part reconnaissant.

M. GREENSHIELDS.—Au nom des exportateurs d'animaux, ici, je désire vous poser une ou deux questions, si vous n'y avez pas d'objections, relativement à quelques-uns des allégués qui se trouvent dans ce livre que vous avez publié.

M. PLIMSOLL.—Je m'y objecte assurément. Je ne suis pas ici pour me défendre, j'y suis comme visiteur.

M. JOSEPH XAVIER PERREAULT.—En vérité j'espère que M. Plimsoll ne partira pas de Montréal sans justifier d'une manière quelconque les assertions extrêmes que contient son livre.

M. PLIMSOLL.—Lorsque je fais des citations dans mon livre je donne mes autorités, je ne suis pas venu ici vous donner des explications; je rends compte au public d'Angleterre.

M. PERREAULT.—Le public d'Angleterre n'a pas droit de venir ici et de jeter de la poudre aux yeux du public du Canada. Je pense que, lorsque M. Plimsoll écrit un livre comme celui-ci, il devrait se présenter ici et prendre la responsabilité de ses citations. J'en appelle aux exportateurs de bestiaux du Canada qui sont ici présents, pour savoir s'ils vont permettre les accusations qui ont été lancées dans le monde entier relativement à la manière dont on fait le commerce en Canada. M. Plimsoll devrait dire ici, après l'enquête minutieuse qui a eu lieu, qu'il doit admettre que ses allégués relativement aux actes de cruauté qu'on a dit avoir exercés envers les animaux ne s'appliquaient pas au bétail expédié de Montréal. Il n'est que juste qu'il dise qu'il s'en est laissé imposer par les personnes qui ont écrit ces lettres en Angleterre, et qu'il proclame que les animaux exportés de ce port ont été bien traités. Quelle est l'utilité de cette enquête si M. Plimsoll s'en va à Ontario sans que ses convictions aient été ébranlées par tous les témoignages qui ont été donnés ici ? Ce n'est pas ce que nous appelons le *fair play* britannique en Canada, et je dirai de plus que les Canadiens ne sont pas habitués à s'en laisser imposer par qui que ce soit, qu'on vienne même de ce côté-ci ou de l'autre côté de l'Atlantique. Il aurait dû admettre être dans l'erreur quand quelques-uns des premiers citoyens du Canada ont pris la peine de venir ici pour prouver qu'il était dans l'erreur. Lorsqu'un homme vient ici avec des assertions aussi affreuses que celles qu'on lit dans ce pamphlet, assertions qui ont été publiées dans le monde entier, le moins qu'il puisse faire en honneur c'est d'offrir ses excuses à la population du Canada, alors qu'elles ont été réfutées par les témoignages entendus ici. Je veux que celui qui peut dire que M. Plimsoll est justifié dans les assertions qu'il a faites contre les commerçants d'animaux du Canada se lève. S'il y a ici un homme qui ait entendu les témoignages depuis deux jours, qu'il se lève, s'il le juge à propos, à côté de M. Plimsoll, et qu'il dise que celui-ci a été appuyé dans ses allégués.

M. G. F. FRANKLAND—M. Plimsoll n'a pas porté d'accusations contre le Canada ou contre le bétail canadien, et je considère que votre langage n'a pas du tout sa raison d'être.

M. PERREAULT—Je considère que j'ai raison de parler ainsi. Je suis un citoyen de Montréal et je prends beaucoup d'intérêt à son commerce, et je ne ferais pas mon devoir si je ne me levais pas pour défendre les intérêts commerciaux de mon pays. J'espère en vérité que M. Plimsoll va répondre, dans cette enquête, aux questions qu'on pourra lui poser, comme le ferait un homme juste. Jusqu'ici, l'enquête a prouvé que la vérité de ces extrêmes assertions n'a pas été établie. Nous avons démontré que le commerce d'animaux du Canada se fait maintenant d'une manière convenable, bien qu'il y ait des difficultés qu'un nouveau commerce doit rencontrer; mais cet état de choses s'améliore tous les jours, et il n'est pas nécessaire de fermer la porte des marchés anglais au Canada. Comme l'a dit le sénateur Cochrane, si ce bill était adopté, il serait très désastreux pour le Canada. J'espère que lorsque M. Plimsoll ira dans Ontario, il saura qu'il n'a pas été appuyé ici dans ses assertions, et jusqu'ici l'enquête a démontré que la vérité de chacun de ses allégués extrêmes n'a pas été établie. Il a été démontré, au contraire, que le commerce de bestiaux du Canada se fait avec humanité et d'une manière convenable.

M. PLIMSOLL—M. le commissaire, les assertions que j'ai faites de moi-même sont vraies et peuvent être prouvées. D'autres allégués se trouvent dans le livre, ce sont des citations de journaux, données comme telles; les noms des journaux et les dates sont indiqués. Je ne vois pas la nécessité pour moi d'être appelé à expliquer ces assertions, parce qu'elles ne sont pas mes assertions, et qu'elles soient vraies ou fausses, elles ne s'appliquent pas, comme le veut faire voir ce monsieur irascible, au commerce du Canada. Ces rapports décrivent le traitement d'un chargement d'animaux des Etats-Unis, si je me rappelle bien. Je refuse de répondre au discours violent de ce monsieur.

M. FRANKLAND—M. le commissaire, comme membre de la *Dominion Live Stock Association*, je désire vous offrir des renseignements pour la courtoisie, l'obligeance et la patience dont vous avez fait preuve en écoutant les témoignages que notre paternel gouvernement canadien a voulu recueillir relativement à cette grande industrie, Je dois aussi exprimer mon approbation de constater ici la présence de M. Plimsoll, un des plus grands philantropes du jour. En ma qualité d'échevin de la ville de Toronto, j'ai écrit une lettre publique à notre maire, attirant son attention sur le fait que M. Plimsoll était en Canada, et je proposai qu'il fût reçu comme hôte de la ville, afin de permettre à nos citoyens de venir en contact avec lui. Je suis sous l'impression, M. le commissaire, que M. Plimsoll n'est pas ici comme ennemi du Canada, et il me fait plaisir de constater, comme je le fais, que nombre d'allégués qui se trouvent dans ce livre dont on a parlé ont été écrits sans raison, et qu'on aurait dû consacrer plus de réflexion et de temps à ce que contient le livre, avant de le lancer dans le public. Sachant, comme nous le savons, le grand travail que M. Plimsoll a fait, et sachant le grand travail que des hommes de sa catégorie ont fait dans le passé, je suis heureux de croire que, grâce à cette enquête, il résultera beaucoup de bien pour le commerce de bétail généralement. Je comprends qu'un homme qui occupe dans la ville de Montréal la position respectable que tient le monsieur qui a parlé en dernier lieu (M. Perreault), ressente vivement tout ce qui pourrait nuire au commerce maritime de ce port. En même temps ce doit être une raison de félicitation pour tous les exportateurs d'animaux et pour tous ceux qui désirent voir grandir ce grand pays agricole, le plus grand apanage de l'Angleterre, de savoir que cette enquête a eu lieu et que, grâce à elle, il sera rémédié à bien des misères. Mon ami, M. Bickerdike, a parlé avec quelque peu de vivacité du désir de l'annexion. J'espère qu'on n'en arrivera jamais jusque là. Ce serait la plus grande calamité pour la race anglaise, qui a été bercée dans le berceau de notre noble mère, patrie constitutionnelle. Si cela arrivait, et qu'il nous fallût entrer dans une nation composée d'étrangers de bas étage——

PLUSIEURS MEMBRES—Oh, oh !

M. FRANKLAND—Je puis dire qu'il ne devrait pas y avoir de discussion politique dans cette question. Le jour est arrivé où le Canada ne compte pas sur la sympathie d'une nation étrangère lorsqu'il est dans l'inquiétude ou dans des difficultés. La couronne britannique n'a pas d'apanage aussi grand que le Canada, lequel a été un des premiers pays à expédier ses produits en Angleterre, pour ce qui est des animaux. Je regrette assurément que la nation américaine soit si adverse à tout ce qui touche l'Angleterre qu'elle prive notre pays de certains privilèges que nous avions dans nos relations commerciales avec elle, mais je suis bien sûr que le Canada et l'Angleterre peuvent s'en passer. Peu importe les efforts qu'ils font aux Etats-Unis pour éloigner les maladies contagieuses de leurs animaux, ils ne peuvent réussir. Connaissant autant que j'en connais des progrès de la maladie parmi les animaux, et connaissant leur incurie lorsqu'il s'agit de s'en préserver, je sais que leurs animaux ne seront jamais libres de maladies, comme le sont les nôtres en Canada. M. Plimsoll est venu en Canada, et il connaît quelque chose du pays, car il y est déjà venu. Il est l'ami des marins, et c'est une grande chose pour tout homme de se lever à part des autres et de parler avec bonté, et de coopérer au bien-être général des classes ou d'une classe quelconque des travailleurs. J'ai traversé l'Atlantique tous les mois de l'année, du mois de janvier au mois de décembre, à bord de vaisseaux qui transportaient des animaux en Angleterre. Je n'ai jamais mis d'animaux sur un vaisseau à bord duquel j'avais peur de monter moi-même, et je puis dire qu'il n'existe pas de lignes de steamers dans le monde qui donnent un aussi bon service que les lignes qui viennent dans le port de Montréal. Il me semble que dans ce commerce d'animaux nous devrions être une source de force pour l'Angleterre, et l'Angleterre devrait être pour nous une source de force. Si nous traitons M. Plimsoll avec bonté, et que nous faisions notre possible pour lui fournir tous les renseignements relatifs à cette question, il nous traitera bien une fois de retour en Angleterre. Si nous le maltraitons pendant qu'il est au milieu de nous, il nous quittera avec l'impression que nous ne voulons pas exécuter convenablement nos travaux. Les témoignages que notre très patient commissaire a pris démontreront au Canada et au gouvernement britannique que le Canada fait tout ce qu'il peut pour répondre aux besoins que le commerce peut avoir et pour assurer le débarquement de ces animaux, non seulement libres de maladies contagieuses, mais aussi libres des misères, des meurtrissures et des blessures occasionnées par un voyage en mer. Je puis croire beaucoup des allégués qui ont été faits relativement au commerce américain. Je désire que M. Plimsoll comprenne qu'un Anglais, un Irlandais ou un Ecossais, qui vient en Canada, vient parmi des amis. Il n'existe pas de diversité de nationalités ici. Nous sommes Canadiens, sujets britanniques. Nous reconnaissons le haut caractère et la bonté de M. Plimsoll, et nous l'honorons et nous espérons qu'une fois retourné en Angleterre il leur dira, tant en parlement que hors du parlement, que son désir n'est pas de jeter le trouble en Canada ou de faire du mal à ses industries tant que les Canadiens feront leur devoir.

M. J. P. CLEGHORN, président de la chambre de commerce de Montréal.—Au nom de la chambre de commerce de Montréal, je désire exprimer mes remerciements à M. Plimsoll pour être venu en Canada et pour l'extrême patience dont il a fait preuve dans l'intérêt du commerce maritime du Canada, parce que si cette enquête produit de bons résultats nous devons en remercier M. Plimsoll. Si des misères sont épargnées à un ou deux hommes en traversant l'Atlantique nous devons en remercier l'enquête, et si un ou deux animaux étaient mieux traités nous en devrions des remerciements à M. Plimsoll. C'est pourquoi j'espère qu'en partant de Montréal M. Plimsoll ne croira pas que les citoyens étaient unanimes à trouver à redire de ce qu'il a été le moyen d'avoir l'occasion d'entendre l'expression des diverses opinions sur le commerce de bétail du Canada. Un commerce d'exportation qui représente dix millions de piastres par année était une chose très importante pour le Canada, Dans le cours de l'année dernière, 12,000 bêtes à cornes ont été expédiées du Canada. et si le commerce doit bénéficier des améliorations qu'on fera, on doit remercier M. Plimsoll.

M. PLIMSOLL.—Je vous remercie beaucoup pour les bons sentiments que vous exprimez à mon égard.

M. BICKERDIKE.—Je désire appuyer la motion de M. Cleghorn. Je pense toutefois qu'au lieu de remercier M. Plimsoll pour tout cela nous devrions pour la plus grande partie en remercier le gouvernement qui a nommé cette commission. Il n'est peut-être pas compris généralement que M. Plimsoll n'est pas venu au Canada dans le but d'améliorer le système d'expédition des animaux, il est venu dans le but exprès d'arrêter le commerce d'exportation d'animaux vivants de ce pays. Bien que, comme le dit le président de la chambre de commerce, il va résulter du bon de cette enquête, nous ne devons pas de remerciements à M. Plimsoll. Le bill de M. Plimsoll mettrait complètement fin au commerce de bétail canadien. Il a présenté ce bill et il a obtenu le concours de quelques membres du parlement, en faisant circuler un livre qui contient des extraits que M. Plimsoll lui-même admet aujourd'hui n'être pas exacts. En sa qualité d'anglais, et en sa qualité d'honnête homme, je crois qu'il devrait dire, avant de partir d'ici, qu'on l'a trompé, que ses assertions sont contraires aux faits, et il devrait admettre immédiatement qu'il n'en est pas responsable en tant qu'elles s'appliquent au bétail canadien. J'ai l'intention d'appuyer la motion du président de la chambre de commerce, bien que M. Plimsoll m'ait assez vivement attaqué. J'ai dit que si on mettait fin à ce commerce, que si l'Angleterre osait fermer la porte à un commerce comme celui-ci——

M. FRANKLAND,—Un pareil mot ne devrait pas être employé.

M. BICKERDIKE,—Je le répète, si l'Angleterre osait fermer la porte à ce commerce venant du Canada, s'appuyant sur des assertions du genre de celles que contient le livre de M. Plimsoll, et qu'elle nous laissât dans l'embarras, sans que nous ayons de marché où expédier nos animaux, l'annexion serait préférable. Malgré cela, M. Plimsoll a présenté un bill pour arriver à ce but, et il est venu ici pour démolir et ruiner tous les exportateurs de bestiaux et pour nous chasser du commerce.—Est-ce là son but, oui, ou non ?

PLUSIEURS MEMBRES,—Oui.

M. BICKERDIKE,—Au lieu d'offrir tous les remerciements à M. Plimsoll, je crois que nous devons remercier le gouvernement du Canada, qui s'est donné cette peine, et si M. Cleghorn veut bien ajouter dans sa motion des remerciements à l'adresse de l'honorable M. Tupper, ministre de la marine, pour avoir accordé cette enquête, je serai heureux de l'appuyer.

M. Cleghorn dit que le commissaire pourra assurément transmettre les remerciements de l'assemblée au ministre de la marine.

M. SMITH,—J'aurai soin de transmettre ces sentiments au ministre de la marine.

L'enquête s'ajourne au 8 janvier 1891.

MONTRÉAL, 8 janvier 1891.

Le 8 janvier 1891, l'enquête reprend ses travaux sous la présidence de M. W. Smith, sous-ministre de la marine.

NATHAN KENNEDY, de la ville de Montréal, exportateur d'animaux du Canada en Angleterre, dépose comme suit :

Par M. Smith :

Q. Avez-vous quelque chose à dire relativement au commerce d'exportation d'animaux du Canada ?—R. Il s'est dit devant cette enquête beaucoup de choses que j'approuve dans une grande mesure, et il s'en est dit que je n'approuve pas. Pendant six ou sept ans j'ai exporté beaucoup d'animaux, et j'ai de grandes connaissances de ce commerce bien que je ne le fasse pas aujourd'hui.

Q. Quelle espèce de commerce faites-vous aujourd'hui ?—R. Je m'occupe d'affaires relatives aux cours à bestiaux, et de prendre des arrangements pour l'espace à bord des steamers pour les animaux qui font la traversée.

Q. Vous vous occupez d'obtenir de l'espace pour les animaux n'est-ce pas ?—R. Je m'occupe d'obtenir des animaux pour les vaisseaux, c'est-à-dire, lorsque les animaux arrivent ici, je fais des arrangements pour les avoir à titre de fret pour certains vaisseaux.

Q. Vous faites des arrangements pour le fret des animaux?—R. Je ne fais pas d'arrangements pour le fret, mais pour l'espace. Je fais des arrangements pour l'espace pour les animaux à bord de steamers des lignes Allan et Dominion, et je puis dire que j'ai peut-être expédié plus d'animaux moi-même que qui que ce soit en Canada.

Q. Vous n'êtes plus dans le commerce maintenant?—R. Pas entièrement. J'ai été, je crois, le premier à suggérer l'établissement de cours à bestiaux pour la ville de Montréal. J'ai placé $75,000 dans les cours à bestiaux de Montréal, et je ne pense pas qu'il y ait un autre exportateur qui puisse en dire autant.

Q. Vous approuvez la plupart des recommandations qui ont été faites?—R. Oui; j'en approuve la plus grande partie.

Q. Quelles sont celles que vous n'approuvez pas?—R. Je n'approuve pas tout le témoignage de M. Acer, je regrette de différer d'opinion avez lui, parce que c'est un homme que j'estime. Je ne suis pas d'accord avec M. Acer lorsqu'il dit qu'il n'y aura pas grand différence à ce que le bétail soit exporté sur pied ou à l'état de viande. Je prétends qu'il faut pour la consommation locale et l'exportation 200,000 animaux par année à Montréal.

Q. Il en a été exporté 120,000. Ceci ne laisserait que 80,000 pour la consommation locale?—R. La consommation de la ville de Montréal et l'exportation du pays s'élèvent à près de 200,000 bêtes à cornes. Ces animaux pèsent en moyenne 1,100 lbs chacun. Si nous calculons d'après la pesanteur de chaque animal, et si le bill de M. Plimsoll était adopté, 48 heures après cette loi créerait une différence de 1 cent la livre pour chaque animal élevé en Canada. Ce serait une perte de 1 centin la livre sur 230,000,000 lbs, et ceci représenterait une perte de $2,300,000 pour les cultivateurs canadiens.

Q. Il est très évident alors que vous n'êtes pas partisan du commerce de viande? —R. Je suis loin d'être un partisan du commerce de viande, et pour plusieurs raisons, et la raison que j'ai donnée est la plus importante. Une autre raison, c'est que le commerce de bœuf en carcasse n'a jamais été en succès, soit ici, soit aux Etats-Unis, bien que les Etats-Unis aient sur nous l'avantage d'acheter du bétail à meilleur marché que nous en Canada.

Q. Est-ce que ceci comprend les ranches?—R. Non, les animaux sont à meilleur marché sur la place. La viande est à meilleur marché aux Etats-Unis qu'elle ne l'est ici de 1½ centin la livre, au moins.

Par M. Acer :

Q. Ceci n'arrive que quelquefois?—R. Non, en tout temps.

Q. Il y a cinq ans, elle était à meilleur marché en Canada qu'aux Etats-Unis?—R. Dans le cours des 10 dernières années, il n'y a pas eu d'époque où le prix moyen de la viande ait été, pendant une saison quelconque, meilleur marché en Canada qu'aux Etats-Unis. La moyenne a toujours été de 1½c. la livre de plus en Canada qu'aux Etats-Unis. Naturellement, il est arrivé que le bétail a été plus élevé aux Etats-Unis, mais je vous donne la moyenne. J'ai fait un grand commerce d'animaux aux Etats-Unis et j'en connais quelque chose. La raison pour laquelle la viande est meilleur marché aux Etats-Unis qu'ici, c'est qu'ils peuvent engraisser les animaux à moins de frais que nous, et par conséquent les vendre meilleur marché.

Q. Que vaut le maïs aux Etats-Unis?—R. Le maïs est élevé aujourd'hui là-bas. Pour prouver mon assertion que la nourriture du bétail coûte meilleur marché aux Etats-Unis qu'en Canada, je sais qu'on paie en Canada de $18 à $20 par tête pour les déchets des distilleries, tandis qu'aux Etats-Unis cela coûte rarement $10. Il y a donc une différence de $10 pour cet article seulement.

Par M. Smith :

Q. C'est-à-dire $10 par tête dans le prix de la nourriture?—R. Oui, dans le prix de la nourriture des animaux engraissés aux distilleries. Maintenant, quant au bétail engraissé au maïs dans l'extrême-ouest du Canada, je puis dire que j'ai parcouru tout le pays des Montagnes-Rocheuses à New-York, et j'en connais quelque chose. Malgré que le maïs soit élevé aux Etats-Unis aujourd'hui, il y a des endroits

où ils ne peuvent avoir plus de 25 à 30 centins le boisseau pour le maïs, tandis qu'il coûte en Canada 75 centins. Il en coûte si cher pour l'expédier au marché de certaines parties de l'ouest qu'ils ne peuvent l'expédier, tant élevé en est le prix, et ils le donnent à manger à leurs animaux.

Q. Avez-vous entendu dire qu'ils s'en servent comme combustible ?—R. Je les ai vu moi-même s'en servir, mais une seule fois. La chose, cependant, est arrivée fréquemment. Il en coûte si cher pour le transporter au marché et revenir avec du combustible, que c'était moins coûteux de le brûler que de le vendre et d'acheter du combustible à la place. Le maïs est descendu jusqu'à 10 cents le boisseau, puis il vous fallait le transporter 15 à 20 milles de certains endroits du pays pour arriver à une station de chemin de fer.

Q. Quel est le plus bas prix auquel se soit vendu au Canada le maïs à votre connaissance ?—R. 50 cents, je crois.

Q. Je suppose qu'il n'y a pas de doute que la différence du prix du maïs entre le Canada et les Etats-Unis est très-considérable ?—R. Le maïs sera toujours très élevé ici tant que le gouvernement maintiendra un droit sur cet article, et le seul avantage que nous ayons ici dans le commerce, c'est que nous pouvons exporter sur pied notre bétail maigre en Angleterre, tandis qu'ils ne peuvent le faire aux Etats-Unis.

Q. Vous croyez que les Etats-Unis ont l'avantage sur nous sous tous autres rapports ?—R. Oui; et si vous nous enlevez l'avantage que nous avons eu en Angleterre, le commerce d'animaux en Canada n'est plus rien. Le cultivateur canadien ne pourrait en aucune façon tenir tête au cultivateur américain. Vous pourriez me demander pourquoi ils exportent de la viande des Etats-Unis si ce n'est pas un commerce profitable, et pourquoi depuis des années ils continuent d'en exporter. Ils le font comme question de nécessité. Il existe un arrangement de commerce par lequel, aux Etats-Unis, trois ou quatre compagnies font seules ce commerce de viande, et tous les bouchers des Etats-Unis se trouvent dans l'obligation d'acheter de ces syndicats. Un boucher ne peut acheter des animaux à la campagne et les amener en ville pour les abattre lui-même, car s'il le faisait, ces syndicats établiraient un étal à eux et ruineraient le commerce de cet individu en vendant au-dessous du prix s'il n'achetait pas d'eux son bœuf. Ces corporations puissantes ont des capitaux à millions et elles peuvent très rapidement ruiner un homme qui ne commerce pas avec elles. Dans le but de maintenir ce monopole et de contrôler tous les marchés des Etats-Unis, comme elles le font, il leur faut vendre le surplus d'animaux qu'ils achètent sur la place.

Q. Achètent-elles tous les animaux qui arrivent ?—R. Elles achètent tous les animaux qui se vendent sur la place. Il leur faut faire cela ou rompre le monopole.

Q. Est-ce à cause de ces syndicats que le bœuf est plus élevé à New-York qu'ici ? —R. Certainement; c'est à cause du monopole, et tout le bœuf qui leur reste après avoir alimenté le pays, ils l'exportent en Angleterre. Ce n'est pas une spéculation, mais c'est une question de nécessité que d'expédier ces animaux morts ou vifs hors du pays, et ils les exportent en Angleterre à l'état de viande. Pendant qu'ils perdent des centaines de mille piastres par l'exportation de la viande, ils se refont cinq fois plus en contrôlant le marché du pays.

Q. Est-ce que ces trois ou quatre compagnies ou syndicats s'entendent entre eux pour monopoliser le commerce ?—R. Je présume qu'ils le doivent, ou autrement ils ne pourraient maintenir le monopole. Je crois que ce sont des compagnies séparées, mais à tout événement, elles ne se font pas concurrence; ce sont de puissantes maisons, et personne ne peut leur faire concurrence. Un grand nombre de personnes ont essayé de combattre ce monopole, mais chacune d'elles a abandonné la tâche. Maintenant, quant au témoignage de M. Acer relativement aux cours à bestiaux, je le crois en grande partie exact. Il a pu un peu forcer la note pour ce qui est des moyens de logement, bien que je ne veuille pas dire positivement qu'il l'a fait, mais peut-être que ses assertions n'ont pas été comprises dans le sens qu'il voulait leur donner. M. Acer a déclaré qu'il n'y avait pas de moyens de logement, quant aux cours à bestiaux, sur le continent d'Amérique, comme il y en a à Montréal. Je prétends aussi que les moyens de logement qui existent à Montréal sont aussi bons que

partout ailleurs sur le continent d'Amérique. Je suis d'accord avec lui sur ce point, et pourquoi ? Il n'existe pas d'endroit sur le continent d'Amérique où des étables soient construites pour les animaux transportés par chemins de fer, sauf à Montréal, et les premières étables qui ont été construites pour l'accommodement de ces animaux en Canada l'ont été par moi. C'était il y a onze ans, et aujourd'hui il n'y a pas d'autres moyens de logement semblables aux Etats-Unis ou ailleurs. C'est pourquoi je dis qu'il existe, pour les animaux de meilleurs moyens de logement à Montréal qu'à tout autre endroit du continent américain.

Q. Vous contredisez M. Acer sur ce point ?—R. Non, je ne le contredis pas.

M. ACER—C'est tout ce à quoi je veux arriver. Je puis dire que je n'ai pas plus d'intérêt dans le commerce de viande qu'aucune autre personne ici présente. Je ne vois pas pourquoi quelques personnes ici veulent faire croire que je suis un partisan du commerce de viande, car j'ai simplement remarqué que d'ici à quelques années le commerce de viande gagnera du terrain, et je pense que la plupart des exportateurs de bestiaux le croient aussi.

M. KENNEDY—Pour ma part je ne le crois pas.

M. ACER—Je dis qu'aujourd'hui il s'exporte des Etats-Unis des millions de quartiers de bœuf lorsque, il y a quelques années, il n'y en avait pas autant de centaines, et alors que les Anglais ne payaient pas la moitié du prix, pour le bœuf américain, qu'ils paient aujourd'hui.

M. KENNEDY—Vous ne verrez jamais le jour où le Canada pourra faire concurrence aux Etats-Unis, en matière de viande de bœuf, sur le marché anglais. Mieux vaudrait pour nous de prendre soin de notre commerce tel qu'il est et d'essayer de l'améliorer.

Par M. Acer :

Q. Vous dites qu'il y a trois ou quatre compagnies qui contrôlent le commerce de viande aux Etats-Unis et qu'elles constituent un monopole ?—R. Oui.

Q. Pourquoi constituent-elles un monopole ?—R. Simplement parce qu'elles sont trop riches pour que quelqu'un puisse leur faire concurrence.

Q. Il n'y a pas particulièrement mal à cela ?—R. Oui, pour le pauvre et non pour le riche.

Q. Comment le pauvre se trouve-t-il lésé ?—R. Comme le commerce se fait maintenant, l'homme dont les moyens sont restreints ne peut entrer dans les affaires.

Q. Mais le monopole aide le pauvre lorsqu'il vend sa viande meilleur marché ?—R. Il ne l'aide pas.

Q. Vous avez dit qu'à cause du prix élevé du maïs ici, le bétail à boucherie est de 1½ cent la livre plus cher ici qu'aux Etats-Unis. Je soutiens qu'aujourd'hui on peut engraisser des animaux dans ce pays tout à aussi bon marché qu'on peut le faire aux Etats-Unis.

M. KENNEDY—Je le nie.

Par M. Smith :

Q. Dites-vous que le bétail est de 1½ cent la livre meilleur marché aux Etats-Unis qu'ici ?—R. Oui; M. Acer engraisse un grand nombre d'animaux aux distilleries, et il paie aujourd'hui $20 par tête pour cela, tandis qu'il ne paierait que $10 aux Etats-Unis.

M. ACER—Il n'y a pas de secret quant à ce que je paie. Je paie aujourd'hui $16 par animal, et je ne pense pas qu'il y ait une distillerie aux Etats-Unis qui donne une aussi bonne qualité de déchets. Je pense qu'on engraisse les animaux à aussi bon marché ici, et je crois que nous pouvons engraisser des animaux avec des pois à 65 cents le boisseau, tout aussi bien qu'ils les engraissent à Chicago avec du maïs à 54 cents le boisseau.

Q. Comment pouvez-vous faire concurrence à un pays où les aliments des animaux sont à si bas prix qu'ils s'en servent pour faire du feu ?—R. Ils ne s'en servent pas aujourd'hui pour faire du feu, aux Etats-Unis.

M. KENNEDY—M. le commissaire, je sais qu'ils ont payé $20 par tête pour engraisser les animaux en Canada, dans le cours des dix dernières années, quand la

même chose ne leur coûte que $6, $7 ou $10, aux Etats-Unis. Il y a eu un temps en Canada où il en coûtait autant pour engraisser un animal qu'il en coûte pour en engraisser trois aux Etats-Unis. J'ai eu 50,000 bestiaux dans les distilleries, et je sais qu'en réalité ils ne m'ont coûté que $8 par tête aux Etats-Unis, alors que dans le même temps ils payaient $20 en Canada. Dans le cours des dix dernières années il ne s'est pas présenté d'époque où il n'y ait pas eu une différence de 1½ cent la livre entre l'engraissement du bétail aux Etats-Unis et son engraissement ici.

Par M. Greenshields :

Q. De quoi parlez-vous quand vous dites que les moyens de logement sont tout aussi bons à Montréal qu'à tout autre endroit du continent américain ?—R. Je parle des cours à bestiaux.

Q. Parlez-vous des facilités d'expédition du port de Montréal ?—R. Je parle des cours à bestiaux proprement dites ; c'est tout ce dont je parle.

Par M. Smith :

Q. Qu'avez-vous à dire relativement aux facilités d'expédition qu'offrent les quais ?—R. On a dit beaucoup de choses ici de l'absence de facilités convenables sur les quais, et il y a nombre de raisons de trouver à redire à leur égard, sans doute. Je désirerais que le blâme en ceci soit mis sur ceux qui en sont responsables. La seule chose dont on ait besoin ici pour compléter les facilités d'expédition du bétail, c'est d'avoir une autre voie ferrée sur les quais et de s'en servir expressément pour l'exportation des animaux, ceci fait vous n'entendrez pas un mot de plaintes d'ici à cinq ans relativement au manque de moyens de logement. Il y a, je crois, de la place sur les quais pour mettre une autre voie ferrée, et je sais que les commissaires du havre ne serait que trop heureux s'ils peuvent le faire, parce qu'ils sont tout aussi contrariés que nous le sommes de voir les animaux attendre sur les quais.

Q. Et pourquoi les commissaires du havre ne posent-ils pas cette troisième voie ? —R. Je crois qu'ils sont disposés à la poser et qu'ils ont l'intention de le faire. Naturellement, il y a certaines parties des quais où ils ne peuvent mettre une voie supplémentaire, mais je pense qu'ils peuvent poser une voie qui répondra au besoin du commerce d'animaux sur les quais. Si les animaux y sont amenés par chemin de fer la nuit, et s'ils sont mis dans des wagons sur le vaisseau dès que celui-ci est prêt à le recevoir, les mauvais traitements que subissent les animaux en étant conduits par les rues disparaîtra, et on n'entendra plus dire que des animaux ont sauté à l'eau. On peut les prendre à bord des wagons et les conduire tranquillement sur les vaisseaux sans aucune difficulté, et cette opération peut se faire dans la moitié moins de temps. On a parlé d'établir une cour centrale à bestiaux ici. Je voudrais bien qu'il y en eût une à Montréal, mais il est inutile pour nous de parler d'une chose qui n'arrivera que dans 40 ans. Je prends sur moi de faire voir à M. Bulmer, président de la commission du havre, qu'il y a suffisamment de place sur les quais pour une troisième voie, et je sais que les compagnies maritimes sont prêtes à céder aux commissaires une certaine partie de leurs moyens de logement sur les quais pour obtenir cette troisième voie.

Q. N'avez-vous jamais su pourquoi les commissaires du havre n'ont pas complété cette amélioration si nécessaire ?—R. La seule raison qu'ils ont donnée, c'est qu'ils n'avaient pas suffisamment de place sur les quais. Je suis prêt à démontrer qu'il y a suffisamment de place pour une autre voie, et je ne pense pas qu'on puisse le nier. La seule chose à laquelle je puisse attribuer le retard à poser la voie, c'est qu'il doit s'exécuter d'autres améliorations sous peu de temps dans le port, et je n'ai pas de doute que ceux qui viendront après nous bénéficieront de ces améliorations. Quant à moi, j'aimerais à voir un peu de ces améliorations pendant que nous vivons.

Q. Pensez-vous que la chose puisse se faire ?—R. Oui ; j'irai avec vous avant votre départ de la ville, si vous le désirez, et je vous ferai voir où cette troisième voie peut être posée sur les quais.

Par M. Greenshields :

Q. Vous dites que vous pouvez amener les animaux par chemin de fer et les faire passer des wagons aux steamers ?—R. Oui.

Q. Etes-vous d'avis que la cargaison de main-morte soit mise à bord avant l'embarquement des animaux?—R. Oui; il n'y a personne qui ne préférerait pas cela, en tant que c'est possible. En outre, avant d'amener les animaux la nuit, il faudrait que le steamer soit prêt à les recevoir et ne pas les garder sur les quais. Je suis d'avis qu'on devrait amener les animaux à toute heure du jour.

M. TORRANCE, de la ligne Dominion.—Règle générale, les animaux ne sont amenés que lorsque le steamer est prêt.

M. KENNEDY.—Ils sont parfois amenés avant que le steamer soit prêt, et c'est pourquoi je voudrais donner à chaque intéressé sa part de blâme. Par exemple, on fait venir les animaux disons à midi, mais il peut se faire qu'on les expédie à 10 heures au lieu de midi. Au lieu d'avoir un troupeau de 30, 40 ou 50 animaux lorsque le vaisseau est prêt à les embarquer, on les expédie de la cour avant l'heure voulue, et il s'en suit qu'ils sont parfois 300 à 400 bêtes à cornes sur les quais. Avec ce système de faire des affaires, il faudrait tout un quai pour accommoder le commerce d'animaux.

Lorsqu'on fait venir les animaux sur les quais, est-ce que la cargaison de main-morte est toujours complétée?—R. Elle ne l'est pas parfois.

M. TORRANCE.—L'ordre d'amener les animaux doit se donner 24 heures d'avance, parce que les trains ne peuvent venir sur les quais que la nuit.

M. KENNEDY.—C'est-à-dire quand les animaux sont amenés par chemin de fer. Il n'y a pas de difficultés à les faire embarquer des wagons à bord du steamer en tout temps, mais la difficulté surgit lorsqu'on les conduit sur le quai avant que le steamer en ait donné l'ordre. Au lieu de les amener tranquillement par petits troupeaux, pour une raison ou pour une autre on les amène tous en même temps.

Q. Il n'y a pas de nécessité pour cela?—R. Pas la moindre, et je voudrais bien que les exportateurs d'animaux soient assez honnêtes pour dire qu'ils sont beaucoup à blâmer pour l'encombrement des quais.

Q. Ce n'est pas la faute des steamers?—R. C'est la faute des propriétaires d'animaux, qui ne voient pas à leurs affaires mais les laissent entre les mains d'autres personnes.

Par M. Greenshields:

Q. Est-il vrai que le bétail est gardé sur le quai pendant 24 heures dans des wagons?—R. Si on le garde ainsi, il n'a pas le droit d'y être. Je connais plusieurs propriétaires d'animaux qui ont embarqué du bétail 24 heures avant que le vaisseau fût prêt à mettre à la voile, et ils ont même expédié des animaux sur les quais avant que le vaisseau fût prêt à les recevoir, ou avant qu'il eût ordonné de les amener.

Q. Vous pensez que les exportateurs d'animaux ne voient pas aux affaires eux-mêmes?—R. Pas aussi de près qu'ils le pourraient; et il s'ensuit que les commissaires du havre et les agents maritimes reçoivent le blâme pour la négligence ou les difficultés qui peuvent se présenter.

Par M. Craig:

Q. Dans le cas où des animaux ont été gardés 24 heures sur les wagons, l'ordre de les faire venir de l'ouest d'Ontario n'avait-il pas été donné pour les embarquer à un certain jour, et lorsque les animaux arrivèrent le vaisseau n'était pas prêt?—R. Oui.

Q. Et alors, par commodité, les propriétaires des animaux demandent la permission de mettre leurs bestiaux à bord?—R. Oh, oui; je ne dis pas que tous ces animaux sortent des cours à bestiaux, mais je pense réellement qu'on fait sortir les animaux de la cour avant que le vaisseau ne soit prêt à les recevoir et avant que l'ordre de les amener ne soit donné. Je dis que les animaux ne devraient pas quitter la cour avant que le vaisseau ne soit prêt, et le vaisseau ne devrait pas les faire venir avant d'être prêt. Il y a parfois 20 expéditeurs sur le même steamer, et il y a rivalité entre eux pour savoir lequel embarquera ses animaux le premier. Je dirai à cette commission d'enquête qu'à mon avis il est presque impossible de faire convenablement ce commerce d'animaux à Montréal si les commissaires du havre ne

posent pas une troisième voie. Si les commissaires ne posent pas cette voie, qu'ils prennent alors tout le blâme.

M. CROWE.—Est-ce que les animaux souffriraient plus d'être conduits de la cour sur le quai de bonne heure le matin et d'être laissés sur le quai pendant 12 heures, que d'être conduits par les rues encombrées ?—R. Il n'y a pas de nécessité pour que les animaux restent 12 heures sur les quais. Si les animaux ne souffrent pas plus qu'ils ne souffrent lorsqu'on les amène en chemin de fer, et qu'ils y restent pendant 4 ou 5 heures, il n'y a absolument pas de raison de se plaindre. Le bétail qui arrive ici des Montagnes Rocheuses a une aussi belle apparence que le bétail qui vient de Toronto. A moins de savoir d'où ils viennent, vous ne penseriez pas qu'ils ont parcouru 200 milles. Il n'y a pas d'autre manière de surmonter la difficulté quant à l'expédition du bétail, que de poser une autre voie sur les quais.

M. CRAIG.—Est-ce que les deux chemins de fer pourraient se servir de cette voie supplémentaire le même jour ?—R. Certainement.

M. SMITH.—Est-ce que cette voie pourrait accommoder toutes les lignes ?—R. Oui ; elle accommoderait tous les chemins de fer du pays. Si vous posez cette voie vous n'entendrez plus formuler de plaintes. Je sais que les compagnies maintenues désirent ardemment l'avoir. Naturellement, je parle ainsi sans les avoir consultées, mais j'ai la certitude que cette voie n'obstruera pas le commerce sur les quais. Maintenant, quant, à ce qu'a dit M. Perreault relativement au bétail qui tombe à l'eau—

Q. Les animaux sont-ils perdus quand ils tombent à l'eau ?—R. Généralement ils les en sortent, mais ceci est de peu de conséquence, parce qu'il n'y a pas de raisons pour lesquelles les bouviers les laisseraient tomber à l'eau.

Q. Les animaux sautent à l'eau d'eux-mêmes ?—R. S'ils le font, c'est à cause de l'incurie de ceux qui en ont soin. J'ai moi-même manœuvré 300,000 têtes de bétail sur les quais et je n'ai jamais vu 10 animaux à l'eau pendant tout ce temps.

Q. Comment se fait-il qu'ils tombent à l'eau ?—R. Ils s'y poussent les uns les autres.

Q. Pendant combien de temps nageraient-ils autour du quai avant de se noyer ?—R. Je les ai vus nager toute la nuit et une partie du lendemain, et être ensuite repêchés. Il n'y a pas grand danger pour les animaux dans tout cela, mais je ne suis guère favorable à ces exercices de natation. Je suis loin de les prôner.

Q. Vous avez déclaré que si les commissaires du havre mettaient une voie supplémentaire sur les quais, toutes les difficultés cesseraient ?—R. Je crois assurément que s'ils le font les difficultés disparaîtront.

Q. Vous rendez-vous à bord de chaque vaisseau des lignes Allan et Dominion, qui transporte des animaux, avant qu'il quitte le port ?—R. Oui ; je suis allé à bord de chaque vaisseau qui est parti de ce port dans le cours des dix dernières années.

Q. Qu'avez-vous à dire de l'état des hommes préposés au soin des animaux, et des témoignages qui ont été donnés relativement à leur traitement ?—R. Je dirai qu'il n'y a personne dans cette salle qui a été plus surpris que moi en entendant les témoignages qui ont été donnés ici hier. Je connais le jeune Briens qui a donné son témoignage ici, depuis cinq ou six ans, et je n'ai jamais cru qu'il pouvait dire un mensonge. Les témoignages qui ont été donnés hier m'ont plus surpris que toute autre personne dans cette salle. Il y a environ 18 mois on se plaignit de ce qu'il n'y avait pas de lits sur certains vaisseaux de la ligne Allan, et ces plaintes furent immédiatement transmises au bureau principal. On fit mander le capitaine, ainsi que le capitaine Barclay, auquel est confié le soin de tous les vaisseaux de la ligne Allan à Montréal, et je puis jurer que M. John Allan lui a dit de voir à ce qu'aucun vaisseau ne quittât ce port sans avoir des moyens de logement convenables pour les bouviers à bord. Il a donné des ordres catégoriques de voir à ce que ceci fût fait. Ce qu'il y a de plus étrange là-dedans, c'est que depuis je n'ai jamais entendu formuler une plainte relativement à la ligne Allan ; mais tout de même, d'après les témoignages qui ont été entendus hier, il y a ample raison de se plaindre. Jamais de ma vie je n'ai entendu une plainte relativement à la nourriture avant hier. Celui qui favoriserait un pareil traitement des bouviers ne serait pas un homme. Je ne prendrai

pas la défense de ce qui est arrivé à bord que je ne devrais pas défendre. Je crois qu'il est mal qu'un pareil traitement soit donné aux bouviers, mais j'ai la certitude que lorsque la chose aura été représentée aux autorités compétentes elles verront à y rémédier.

Par M. Jas. Allan :

Q. Voyez-vous aux moyens de logement qu'ont les bouviers à bord des steamers avant que le vaisseau parte ?—R. Je ne m'occupe que de la question des lits. A bord de certains vaisseaux les lits sont bons ; mais, règle générale, les lits n'ont pas été aussi bons que je l'aurais désiré.

Q. N'étaient-ils pas aussi bons que les lits fournis aux matelots ?—R. Non, monsieur.

Q. Croyez-vous que ces lits conviennent très peu à ceux qui s'en servent ?—R. Je ne dirai pas cela, mais je pense que les moyens de logement devraient être meilleurs que ceux qu'ils ont eus, et il en coûterait guère plus. Lorsque le commerce d'animaux origina il y a plusieurs années, on fournissait un couvert aux bouviers. Chaque homme avait un couteau, une fourchette, une tasse et des assiettes, et les exportateurs d'animaux payaient pour cela.

Q. Ce système a-t-il été abandonné ?—R. Ce système a été abandonné bien que les compagnies maritimes prétendent leur fournir ces articles; mais il paraît, d'après les témoignages qui ont été donnés hier, que les aliments leur sont servis dans un sceau.

Par M. Smith .

Q. Savez-vous si le contremaître réalise quelque chose sur l'engagement des aides, ou reçoit-il une somme ronde pour conduire le bétail de l'autre côté, et engage-t-il conséquemment les hommes à meilleur marché ? Est-ce que le propriétaire des animaux paie les hommes, ou est-ce le contremaître qui leur donne l'argent ?—R. Vous me demandez si le contremaître réalise particulièrement quelque chose sur l'engagement des hommes, et en réponse je désire dire que le système qui existe présentement et qui consiste à ne pas payer les hommes pour traverser avec les animaux est tout à fait mauvais, et est de nature à démoraliser les hommes qui exercent ce métier.

Par M. Allan :

Q. Expliquez ce que vous voulez dire par cela ?—R. Un bon nombre d'hommes ne reçoivent rien du tout pour traverser avec les animaux, et dans maintes circonstances, alors qu'il était convenu que les hommes devaient toucher de l'argent de l'autre côté, le contremaître s'est approprié l'argent, et les hommes ont été laissés sur la rue, sans un sou dans leurs poches. Plusieurs personnes ici présentes peuvent prouver cela. Un système nouveau a surgi par lequel certains hommes ne touchent qu'une somme nominale, et dans nombre de cas ils n'ont absolument rien pour traverser.

Q. Reçoivent-ils une somme ronde pour toute l'affaire ?—R. Les contremaîtres sont bien payés et un certain nombre des aides le sont aussi, mais le soin du bétail pendant la traversée est confié à un nombre d'hommes plus considérable qu'il n'est nécessaire, et ces hommes supplémentaires sont ainsi transportés parce qu'ils ne sont bons à rien. Imaginez un homme qui traverse d'ici en Angleterre pour rien, et s'il n'a rien quand il débarque, et qu'il n'a rien mangé pendant la traversée, vous pouvez vous faire une idée de sa position en Angleterre sans un sou dans sa poche. Dans tous les cas un homme qui travaille pour rien n'est d'aucune utilité. Chaque homme engagé à bord du vaisseau devrait avoir son mandat d'argent de l'autre côté, et le contremaître ne devrait pas avoir de contrôle sur cet argent. On devrait expédier un bon homme pour chaque 25 animaux, et je pense que 3 bons hommes peuvent prendre soin de 100 bêtes à cornes.

Par M. Allan :

Q. Comme résultat de ce système, quelle espèce d'hommes traversent-ils, règle générale, comme bouviers ?—R. Vous pouvez voir d'un simple coup-d'œil que si vous

vous procurez des hommes pour rien vous ne pouvez vous attendre à avoir des hommes de premier ordre. Il y en a un bon nombre qui s'engagent afin d'obtenir leur passage, et vous seriez surpris de la catégorie d'hommes qui traversent ainsi.

Q. Etaient-ce des hommes de profession ?—R. J'ai vu des médecins, des avocats et des *clergymen.*

Q. Avez-vous vu des membres du parlement ?—R. Je ne sais si quelques-uns d'entre eux étaient membres du parlement ou non ; la seule question que je leur posais lorsqu'ils se présentaient à moi est celle-ci : "Souffrez-vous de dyspepsie ?" Parce qu'alors je leur disais que traverser avec le bétail c'était sûrement la guérison pour eux. Naturellement, j'ai toujours eu soin de mettre un nombre suffisant de bons hommes pour prendre soin des animaux, sans le secours de ces aides supplémentaires.

Q. Ils n'étaient pas envoyés pour travailler ?—R. Non; ils ne voulaient qu'obtenir leur passage de l'autre côté, et les compagnies maritimes ne l'auraient jamais su si la chose n'était pas venue en preuve devant cette commission.

Par M. Greenshields :

Q. C'étaient de vos amis personnels que vous faisiez traverser ainsi gratuitement ?—R. Un bon nombre d'entre eux, je ne les avais jamais vus de ma vie quand je les ai vus à bord du vaisseau.

M. SMITH,—Vous n'avez jamais obtenu par ce moyen détourné un passage gratuit pour vos amis personnels ?—R. Le plus grand nombre d'entre eux, je ne les ai vus qu'à bord du vaisseau.

Q. Offraient-ils de travailler ?—R. Oui; ils offraient de travailler, et je les ai vus à bord dans des habits grossiers, prêts à se mettre à l'œuvre. Quelle somme de travail ont-ils fait, je ne le sais pas.

Q. Est-ce que ces hommes pouvaient aller dans leurs cases et refuser d'en sortir pour faire leur service ?—R. Je n'en connais absolument rien, mais je crois que pendant le gros temps ils allaient se coucher, incapables de travailler. Je recommande que tous les bouviers signent le rôle d'engagement du vaisseau, ce qui leur donnerait le privilège d'être dans la même position que les matelots.

Q. Etes-vous d'avis que les hommes soient engagés par les exportateurs d'animaux eux-mêmes ou par les agents maritimes ?—R. Je crois que les exportateurs devraient engager leurs propres hommes.

Q. Avez-vous lu le livre de M. Plimsoll relativement au commerce d'animaux ?—R. Oui.

Q. Y a-t-il quelque chose de vrai dans les allégués que contient ce livre ?—R. Il n'y a absolument rien de vrai. L'idée que je m'en suis formée, c'est qu'il était trop absurde pour nous en occuper.

Q. Il est alors absolument faux ?—R. Oui, monsieur ; absolument faux.

Par M. Smith :

Q. C'est-à-dire pour ce qui est du commerce de bétail canadien ?—R. Oui ; et je crois qu'il est également faux pour tout autre commerce dans le monde.

Par M. Greenshields :

Q. Est-il vrai quant à l'expédition du bétail de ports américains ?—R. Je ne crois pas qu'il y en ait un mot de vrai. Il n'y aurait pas d'intérêt à faire ces actes de cruauté aux animaux, et il est ridicule de s'en occuper.

M. SMITH.—Ces allégués ont été puisés dans une lettre adressée aux journaux anglais. On a dit que de la paraffine avait été versée dans les oreilles des animaux, etc. ?—R. L'homme qui a dit cela devrait être enfermé dans un asile d'aliénés.

Par M. Allan :

Q. Qu'est-ce que devrait être, à votre avis, un espace suffisant pour chaque animal à bord du vaisseau ?—R. Il est bien connu parmi les propriétaires d'animaux ici que j'ai toujours réclamé un espace de 30 pouces; et pour prouver que je suis sincère dans mes prétentions, je n'accorde que 30 pouces à chacun lorsque je construis mes stalles, Quiconque s'approchera de ces stalles y verra chaque animal couché.

Q. Cet espace donne-t-il amplement de place aux animaux ?—R. Oui.

Q. Voulez-vous dire 30 pouces pour les animaux de distilleries ?—R. Oui ; et pour les animaux de cultivateurs.

M. JOHNS.—Avez-vous déjà traversé l'Atlantique avec des animaux ?—R. Non.

Q. Connaissez-vous les besoins des animaux à bord quant à l'espace ?—R. Oui. Je soutiens qu'un espace de 2 pieds 6 pouces suffit, bien que si on leur donnait 2 pieds 8 pouces cela ne leur ferait pas de mal.

Q. Préféreriez-vous que l'espace fût de 2 pieds 8 pouces ?—R. 2 pieds 6 pouces suffisent, à mon avis ; et si les compagnies maritimes donnaient un espace de 2 pieds 8 pouces, elles auraient bien soin de se faire payer pour autant. Je crois que les exportateurs d'animaux dans ce cas paieraient pour une chose dont ils n'ont pas besoin. Lorsque le fret est élevé, 2 pouces de plus pour chaque animal se traduisent par 5 chelins par tête. J'oserai dire que quiconque fait le commerce d'animaux ici cherchera plutôt à avoir, à l'ouverture de la navigation, un espace de 2 pieds 6 pouces à 5 chelins de moins, qu'à avoir 2 pieds 8 pouces. Je n'ai pas d'objection à ce que les animaux aient 2 pieds 8 pouces, mais je crois que si les exportateurs d'animaux prennent les 2 autres pouces ils paieront pour une chose dont ils n'ont pas besoin. Ceci termine la déposition du témoin.

HENRY BULMER, président de la commission du havre de Montréal, est rappelé, et il dépose comme suit :—

M. SMITH.—On a dit ici que s'il y avait une troisième voie sur les quais une grande partie des difficultés que rencontre le chargement des animaux disparaîtraient. M. Kennedy a déclaré qu'il y a suffisamment de place pour une troisième voie sur les quais et que, pour quelque raison inexplicable, les commissaires du havre ne l'ont pas posée.

M. KENNEDY.—Je crois que ceci est un peu accentué. J'ai dit qu'ils n'avaient pas posé la troisième voie, mais je ne pense pas que la chose leur ait jamais été soumise convenablement jusqu'à aujourd'hui.

M. SMITH.—J'ai compris que vous disiez que le commerce le demandait. Je désire que M. Bulmer dise s'il a jamais entendu parler de cette demande d'une troisième voie, et si la chose est praticable pourquoi elle n'a pas été posée.

M. BULMER.—M. le commissaire, j'ai entendu ce que M. Kennedy a dit en donnant son témoignage, et je crois que son expérience dans ce commerce donne à son opinion une très grande valeur. Tout ce qu'il a dit du commerce est basé sur des connaissances réelles. Mais quant à cette question particulière il ne s'est pas rendu compte de toutes les difficultés de la situation La pose d'une troisième voie est une chose dont on a parlé à maintes reprises. Comme je l'ai dit l'autre jour, il n'y a présentement que deux voies sur les quais et chacune de ces voies appartient aux compagnies de chemins de fer, qui les louent des commissaires du havre. La pose d'une troisième voie sur les quais n'est pas praticable, à mon avis. Lors de la dernière assemblée qui a eu lieu à l'hôtel-de-ville, on en a parlé. Les hommes de chemin de fer, parlant sur l'inspiration du moment, ont dit que si une autre voie était posée, ceci surmonterait toutes les difficultés, et une résolution fut passée à cet effet et approuvée par l'assemblée. Si une troisième voie pouvait être posée sur les quais, ce serait une très bonne chose ; et les commissaires du havre, à leur première assemblée qui suivit l'adoption de cette résolution, donnèrent instruction à leur ingénieur de faire un rapport sur la possibilité d'exécuter ces travaux. Ces instructions n'ont été données que récemment, et je crois que le rapport n'a pas encore été préparé. Je sais que quant à la pose de cette troisième voie il y a des difficultés que M. Kennedy ou toute autre personne dans sa position ne peut voir. Il est impossible de poser une troisième voie tout le long du quai, car tous savent que le quai est si étroit en certains endroits qu'il y a tout juste de la place pour un chemin de voitures. J'espère cependant que les améliorations nouvelles qu'on se propose de faire dans le port ne sont pas aussi éloignées que M. Kennedy semble le croire, et lorsque les

améliorations auront été terminées il y aura amplement de place pour le commerce. Je ne pense pas que les compagnies maritimes soient prêtes à se faire rogner l'espace qui leur est présentement accordé. Nous savons tous que l'espace qu'elles ont est trop restreint aujourd'hui, et j'ai bonne raison de croire qu'elles ne pourraient en céder une partie quelconque pour permettre la pose d'une troisième ligne pour le commerce d'animaux. Tout de même, si on pouvait poser une troisième voie cela donnerait beaucoup de moyens de logement. Il y a présentement de la place tout plein pour une troisième voie à l'extrêmité inférieure du port, et si les compagnies de chemins de fer demandaient la permission de faire poser une voie là les commissaires du havre donneraient cette permission sans aucune hésitation.

Q. Je suppose que ceci ne s'appliquerait qu'au chemin de fer canadien du Pacifique?—R. Oh, non; cela s'adresse aux deux. La compagnie du Grand Tronc a une voie qui s'étend jusqu'en bas. Il faudrait se servir de la troisième voie en commun, et il faudrait mettre des aiguilles raccordant cette troisième voie aux autres de manière que les compagnies pussent faire circuler leurs trains d'après des règlements convenables. Il existe de grandes difficultés à mettre d'accord les intérêts rivaux de ces deux chemins de fer, et ce sont là des difficultés que M. Kennedy n'a pas examinées, je crois.

M. Kennedy.—Je sais qu'il n'y a pas de place pour une troisième voie à certains endroits; mais il y a de la place à certains autres, et je pense que les compagnies de chemins de fer devraient s'entendre si une troisième voie était posée à certains endroits.

M. Bulmer.—Vous ne pouvez poser de voie le long des hangars des lignes Allan, Dominion et Beaver, sans sacrifier une partie des moyens de logement que ces compagnies ont maintenant.

M. Kennedy.—M. John Allan m'a dit qu'il vous permettrait de poser une voie jusque dans son hangar.

M. Bulmer.—Il faudrait que les compagnies de chemins de fer consentissent à faire leurs affaires de cette manière. Toute la question est entourée de difficultés. Un monsieur en rapport avec l'exportation du bétail semble croire qu'on pourrait amener les animaux des cours sans se servir du chemin de fer. Je puis parler au nom de la commission du havre, et dire que son seul but est de donner toutes les facilités possibles au commerce de ce port.

M. Kennedy.—Je crois cela.

M. Bulmer—S'il est possible de faire des améliorations on les fera, mais il est impossible de laisser circuler des trains d'animaux aujourd'hui à toutes les heures du jour sur les quais, car ce serait pratiquement fermer la porte à tout autre commerce. Si on peut faire des arrangements pour établir cette troisième voie, et si le consentement des autorités de chemins de fer est obtenu, bien que cela puisse exiger quelques sacrifices de la part des compagnies maritimes, je n'ai pas de doute que le plan sera exécuté.

Q. N'est-il pas de l'intérêt des compagnies maritimes d'avoir cette troisième voie sur les quais?—R. Pourvu que les armateurs puissent embarquer les animaux, je suppose qu'ils ne s'occupent guère de la manière dont le bétail est amené sur les quais. Quelques messieurs ici présents ont fait de fortes instances auprès des commissaires du havre pour obtenir un règlement obligeant les vaisseaux qui prennent des animaux à se rendre à un endroit particulier des quais. De prime abord ceci semble être une proposition praticable, mais il existe des difficultés qu'on ne peut surmonter, j'en doute beaucoup. Il y a l'embarras, les frais et le danger de manœuvrer un vaisseau, et m'est avis qu'il y aura moins d'embarras à amener les animaux au vaisseau que de conduire le vaisseau aux animaux.

M. Cunningham—Est-ce qu'on ne pourrait pas amener les animaux au vaisseau sur des allèges?—R. Assurément, mais le risque de manœuvrer un vaisseau est une considération plus sérieuse que les dépenses réelles. Il est très facile de dire: Conduisez un de ces gros vaisseaux à un autre endroit des quais; mais c'est tout autre chose lorsqu'il s'agit de manœuvrer ce vaisseau. M. Torrance et les autres armateurs peuvent le dire mieux que moi. Toutefois, je pense que c'est une chose très sérieuse

que de manœuvrer un vaisseau dans ce port, un vaisseau ayant un tirant d'eau comme ils en ont aujourd'hui et touchant fond à certains endroits.

M. JOHN ALLAN—Ce n'est pas une question de dépenses; c'est une question de danger pour le vaisseau, et il serait pratiquement impossible de le faire.

M. TORRANCE—Il y a grand danger à manœuvrer les vaisseaux dans le port, et il n'y a pas de nécessité pour cela quand on peut amener les animaux au vaisseau.

M. BULMER—Je puis dire que si on suggère des améliorations aux commissaires du havre ils feront tout en leur possible pour les exécuter. Il faudrait 100 arpents de terre pour loger ces animaux près des quais, et je crois qu'il y aurait des difficultés à obtenir cette étendue de terre.

M. TORRANCE—A New-York les animaux sont amenés le long du vaisseau dans des allèges, et ils y sont amenés quand on en a besoin. Par ce système on se soustrait à la difficulté de manœuvrer le vaisseau, et si les animaux étaient amenés dans des allèges dans le port de Montréal, les dépenses supplémentaires seraient une bagatelle pour chaque animal.

M. ACER—Je prétends qu'il vaut mieux amener les animaux en chemin de fer sur les quais que de les amener le long du vaisseau dans des allèges. On n'est pas satisfait à New-York de ces allèges, parce que le bétail y est entassé, et bon nombre d'animaux peuvent se blesser sur les allèges en se rendant aux steamers.

Ceci termine la déposition du témoin.

M. C. BAKER, vétérinaire, aide du Dr McEachran, vétérinaire en chef pour le Canada, dépose comme suit:

Le Dr. McEachran, vétérinaire en chef pour le Canada, est présentement en Angleterre par affaires, et il ne peut-être présent à cette enquête.

Le Dr. Charles McEachran est, avec moi, un autre aide du Dr. McEachran, et nous avons un autre aide pendant la saison des opérations.

Par M. Smith :

Q. Veuillez nous dire comment les animaux sont examinés lorsqu'ils sont embarqués pour l'exportation ?—R. J'examine d'abord le bétail dans les cours, et après que les animaux ont été examinés à cet endroit nous donnons à l'exportateur un certificat d'examen. Nous nous assurons de la santé des animaux avant qu'ils soient amenés sur les quais, et nous donnons à l'expéditeur un certificat déclarant que nous avons examiné les animaux et qu'on peut les embarquer. Ce certificat leur est nécessaire en vertu d'un arrêté du conseil passé en rapport avec l'acte des maladies contagieuses des animaux. Voici l'arrêté du conseil :

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

12 mai 1888.

PARTIE IV.

Transport et embarquement d'animaux.

Transport d'animaux malades.

20. Pour empêcher que des animaux malades ne soient transportés d'un endroit à un autre sur le territoire canadien ou expédiés et embarqués à des ports canadiens, il est arrêté ce qui suit :

Inspection.

21. Une inspection des animaux aura lieu dans tous les endroits ou les ports du Canada où ils auront été transportés, d'après les instructions données de temps à autre par le ministre de l'Agriculture.

Animaux exposés à l'inspection.

22. Ceux des dits animaux que l'on saura avoir été exposés à l'infection ou à la contagion, ou qui souffriront de maladies contagieuses, seront retenus ou abattus, conformément aux dispositions du dit acte, d'après les ordres du ministre de l'Agriculture.

23. Les officiers chargés de l'exécution de la loi et des présents règlements auront droit d'accès sur tout bateau, navire, bâtiment, voiture, wagon, et dans tout local où se trouveront des animaux, afin de les inspecter et d'agir suivant les instructions du ministre de l'Agriculture, à l'égard des animaux qui auront été exposés à la contagion, ou qui en auront été atteints, et des objets employés à leur usage, conformément aux dispositions du dit acte, et sous peine de l'amende imposée à toute personne contrevenant à aucune des dispositions de l'acte ou à aucuns des règlements faits sous l'autorité du dit acte. Droit d'accès des officiers.

24. Les dits inspecteurs ou officiers pourront, s'ils le jugent nécessaire, ordonner de nettoyer et de désinfecter tout local, navire, véhicule ou tout autre objet dont on serait sur le point de se servir pour cela, et faire prendre les mesures de précautions qu'ils jugeront à propos. Nettoyage, désinfectement, etc.

25. Les propriétaires ou les marchands de bestiaux qui auront expédié ou qui ont l'intention d'expédier des animaux à l'un des ports canadiens, pour l'exportation, devront en donner avis par télégramme ou par lettre, au moins douze heures avant l'arrivée du train, à l'inspecteur du port d'exportation ; pendant l'inspection ils aideront et feront aider l'inspecteur par les hommes qu'ils auront à leur disposition, et transporteront leurs animaux suivant les instructions qu'il leur aura données à ce sujet. Dans le cas où le propriétaire refuserait ou négligerait de fournir à l'inspecteur l'aide nécessaire, le dit inspecteur pourra employer des hommes, aux frais de l'expéditeur, qui sera tenu de les payer avant que l'inspecteur lui délivre une patente de santé. Les propriétaires et les marchands d'animaux devront donner avis et aider l'inspecteur.

26. Afin de prévenir le danger de contagion et d'infection qui résulte du trop grand nombre d'animaux entassés dans un navire dans un des ports du Canada, l'inspecteur ne devra pas permettre l'embarquement des bêtes à cornes ou autres animaux à bord d'un navire de ce port, à moins d'être assuré que l'on a réservé un espace suffisant et que l'on s'est préparé pour recevoir le nombre de bêtes à cornes ou autres animaux qui doivent être embarqués à bord de ce navire ; il verra à ce qu'un navire n'embarque pas un plus grand nombre d'animaux qu'il ne peut en transporter raisonnablement et sans danger ; et le dit inspecteur ne donnera pas une patente de santé à ce navire, avant que les dispositions qu'il croira nécessaires n'aient été prises à sa satisfaction. Quand l'inspecteur ne devra pas permettre l'embarquement des animaux.

27. Le percepteur des douanes des ports où l'inspection ci-dessus mentionnée sera faite et requise, ne devra pas donner le congé à un navire ayant à bord des bêtes à cornes ou autres animaux pour exportation, à moins qu'on lui exhibe une patente de santé signée par l'inspecteur, certifiant que les mesures prescrites par le dit acte et par le présent règlement ont été rigoureusement mises à exécution. Le percepteur des douanes devra exiger une patente de santé avant de donner congé.

RALINGUE DE TÊTIÈRES.

28. L'importation de ralingues de têtières dont on s'est servi pour attacher le bétail dans le Royaume-Uni ou à bord du navire est prohibée, et tous les vaisseaux qui négligeront d'observer ce règlement seront passibles d'être déclarés infectés aux termes de l'acte concernant les maladies contagieuses des animaux."—(A. C., 27 avril 1881 ; 9 février 1882. Importation des ralingues de tétières.

Q. Vous avez dit comment vous examiniez les animaux dans les cours. Que faites-vous ensuite ?—R. Nous donnons un certificat que les animaux sont en bonne santé, et nous visitons le vaisseau après que les animaux sont embarqués, pour voir à ce qu'ils aient suffisamment de place à bord.

Q. Vous n'allez pas à bord du vaisseau en premier lieu, pour indiquer la place qu'ils doivent avoir ?—R. Pas généralement; mais nous les visitons après qu'ils sont embarqués et nous faisons un autre examen.

Q. Si vous décidiez que les animaux ont trop peu de place à bord, que feriez-vous?—R. Nous en ferions débarquer quelques-uns, ou bien nous ferions sortir les animaux des stalles qui seraient trop pleines.

Q. S'ils n'avaient qu'un espace de 2 pieds 6 pouces lorsqu'à votre avis ils devraient avoir 2 pieds 8 pouces, comment remédieriez-vous à cela ?—R. Je me rendrais au vaisseau et je ferais sortir les animaux des stalles qui seraient trop pleines, ou bien je ferais reculer la cloison de manière à leur donner plus de place.

Q. Si l'espace était de 2 pouces trop petit, feriez-vous sortir les animaux ?—R. Je ferais sortir les animaux s'ils n'avaient pas suffisamment d'espace. Règle générale, les stalles sont construites pour 4 animaux. Il existe une entente sur laquelle les expéditeurs et les agents maritimes sont tombés d'accord, dans ce sens qu'on doit accordé 2 pieds 8 pouces pour le bétail gras au commencement de la saison, et 2 pieds 6 pouces pour la fin. Il est entendu que la règle de 2 pieds 8 pouces s'applique au commencement de la saison, alors qu'on expédie de gros animaux.

Q. Mais il n'y a pas de règlement officiel sur ce sujet ?—R. Il n'y a pas de règlement qui définisse l'espace.

Q. Est-ce que le Dr McEchran n'a jamais suggéré de faire passer par arrêté du conseil un règlement pour pourvoir à un espace d'une certaine étendue ?—R. Oui ; il l'a demandé.

Q. Quel espace a-t-il recommandé ?—R. Il a recommandé 2 pieds 8 pouces. Il a cru d'abord qu'il fallait 2 pieds 9 pouces, mais subséquemment l'espace fut réduit à 2 pieds 8 pouces. Il y a plusieurs années, 2 pieds 9 pouces était l'espace qu'on donnait communément à chaque animal.

Q. A votre avis, croyez-vous que 2 pieds 9 pouces vaudraient mieux que 2 pieds 8 pouces ?—R. Je pense que 2 pieds 9 pouces leur donnerait amplement de place, mais je ne pense pas qu'il y ait de vaisseaux qui accorde 2 pieds 9 pouces aujourd'hui.

Q. Si un espace déterminé devait faire l'objet d'un règlement, pensez-vous qu'il devrait être de 2 pieds 8 pouces ?—R. Je pense que 2 pieds 8 pouces seraient un espace suffisant pour le bétail gras au commencement de la saison. Je crois qu'on devrait mettre 5 animaux d'engraissement à la place de 4 animaux gras. Si l'on donnait à 4 animaux gras 2 pieds 8 pouces chacun, 5 animaux d'engraissement auraient suffisamment d'espace à la place des 4 animaux gras.

Q. Si les animaux gras n'avaient qu'un espace de 2 pieds 6 pouces chacun, croyez-vous qu'il y aurait encore assez d'espace pour 5 animaux d'engraissement à la place des 4 animaux gras ?—R. Oui, s'ils étaient petits. Le bétail d'engraissement est un animal dont la taille varie beaucoup.

Q. Mais si vous faisiez un règlement relativement à l'espace par arrêté du conseil, quel espace recommanderiez-vous ?—R. Je recommanderais 2 pieds 8 pouces, et je pense que si cet espace étaient accordé on pourrait transporter à l'aise 5 animaux d'engraissement pesant moins de 1,000 lbs à la place de 4 animaux gras.

Q. Comment examinez-vous les animaux pour constater s'ils sont atteints de maladies ?—R. Nous examinons tous les animaux ensemble pour voir s'ils sont en bonne santé, et si nous constatons qu'un animal n'est pas en bonne santé nous le soumettons à un examen plus particulier.

Q. Examinez-vous chaque animal individuellement ?—R. Non ; il serait impossible de faire cela, à cause du grand nombre d'animaux que nous avons à examiner. S'ils semblent tous en bonne santé nous sommes satisfaits, et nous pouvons facilement voir si un animal semble malade ou non.

Q. N'avez-vous jamais admis un animal comme étant en bonne santé et qui se trouva dans la suite être malade ?—R. Nous n'avons jamais admis un animal qui n'était pas en bonne santé, c'est-à-dire, qui était atteint d'une maladie contagieuse. On a retenu des animaux sur soupçon, mais il ne s'est pas trouvé qu'ils fussent atteints de maladies contagieuses. Il n'y a absolument pas de maladies contagieuses dans le pays.

Q. Etes-vous d'avis qu'on expédie des vaches portant veau ?—R. Ceci dépend beaucoup de la période où elles en sont rendues. Dans la première période on peut les taansporter sans aucun danger, mais si elles sont sur le point de mettre bas, je crois que c'est quelque peu dangereux.

Q. Vous pensez que le pont d'un vaisseau n'est pas un bon endroit pour qu'elles mettent bas ?—R Non ; je ne recommanderais pas qu'on les mît pour les faire vêler.

Q. Vous n'avez pas, je suppose, le pouvoir de les empêcher d'expédier une vache portant veau ?—R. Le fait qu'une vache porte veau ne la fait pas tomber sous le coup du règlement relatif aux maladies contagieuses.

Q. Si vous en aviez le pouvoir, empêcheriez-vous cela ?—R. Oui ; je crois qu'on devrait empêcher qu'on les mît à bord lorsqu'elles seraient sur le point de mettre bas.

Par M. Bond, assureur maritime :

Q. Est-ce que les secousses que subit un animal de cette catégorie pendant une tempête ne comportent pas une somme de cruauté ?—R. Ce serait plus cruel pour une vache portant veau que pour un animal qui n'est pas dans cet état, et il est probable que ces secousses seraient cause que la vache mettrait prématurément bas. Toutefois les animaux inférieurs mettent très facilement bas ; mais néanmoins je pense qu'une vache souffrirait plus si elle était dans cet état qu'un bœuf.

Q. Nous avons entendu dire par des témoins que les vaisseaux ne pouvaient transporter suffisamment d'eau fraîche à bord pour les animaux. Pensez-vous que ceci leur soit préjudiciable ?—R. Je n'en connais rien personnellement, mais je l'ai entendu dire dans le cours de cette enquête. Je crois que ce serait en vérité très mauvais pour les animaux s'ils ne pouvaient avoir suffisamment d'eau.

Q. Quelle quantité d'eau un animal devrait-il avoir à votre avis pour qu'il en eût suffisamment ?—R. Je crois qu'une vache devrait avoir au moins 12 gallons d'eau par jour, et l'eau devrait être douce et fraîche.

Q. N'avez-vous jamais entendu les bouviers se plaindre de ce qu'il n'y avait pas suffisamment d'eau à bord ?—R. Je n'ai pas entendu formuler de plaintes catégoriques, mais j'ai entendu dire qu'à bord de certains vaisseaux l'eau n'était pas aussi fraîche qu'elle devrait l'être. Je n'ai jamais entendu dire qu'elle n'était pas suffisamment condensée, mais on a dit qu'il n'y avait pas de rafraîchissoirs suffisants à bord pour leur permettre d'avoir de l'eau assez froide. Naturellement elle est assez chaude quand elle passe par les condenseurs, et il devrait y avoir un bassin dans lequel l'eau se refroidirait. Si l'eau est condensée je ne crois pas qu'il soit possible d'y trouver du sel. Elle est condensée ou elle ne l'est pas ; et si elle est condensée elle a dû subir l'action de la vapeur et elle ne pourrait contenir de sel. A moins qu'il n'y eût une fissure ou quelque chose comme cela dans le condenseur, il ne peut y avoir de sel dans l'eau.

Q. Pensez vous que du bétail américain vienne en Canada pour être expédié en Angleterre ?—R. Pas à ma connaissance. Il lui est absolument défendu d'entrer en Canada pour être exporté, et lorsqu'il y vient il lui faut subir une quarantaine de 90 jours, délai après lequel il est acclimaté et reconnu comme étant libre de maladie. Aucun animal ne peut entrer en Canada pour être exporté, à moins d'y venir en contrebande, et je suis sûr qu'il est impossible d'en faire passer un grand nombre ainsi. Je ne pense pas qu'il y ait danger à ce que le bétail américain vienne ici pour être expédié.

Q. Vous pensez que les animaux, règle générale, sont transportés de l'autre côté de l'océan en bon état ?—R. Oui ; je le crois. Et on m'a dit que souvent ils débarquent en meilleur état qu'à leur départ.

Q. Est-ce que les animaux arrivent parfois dans les cours en nombre si considérable que vous ne puissiez les examiner ?—R. Non ; je ne le crois pas. Règle générale, il y a amplement le temps de les examiner dans la cour, et si nous n'avons pas le temps de les examiner, il leur faut attendre.

Q. Je vois qu'à une assemblée tenue le 3 octobre, le Dr McEachran a dit que les animaux arrivent parfois en si grand nombre qu'on n'a pas le temps de les examiner ? —R. Ceci signifierait qu'on n'a pas eu le temps de les examiner pour le vaisseau particulier auquel ils étaient destinés. Avant que les animaux s'embarquent et avant qu'on puisse les embarquer les expéditeurs sont tenus de donner au vaisseau un certificat déclarant qu'ils ont été examinés et reconnus libres de maladies.

Q. Est-il possible que des animaux soient expédiés de ce port sans être examinés ? —R. Je pense qu'il y a eu une fois un certain nombre d'animaux qui ont été mis à bord sans être examinés.

Q. Comment ont-ils pu obtenir leur certificat ?—R. Celui qui les a mis à bord pourrait vous le dire. C'est le préposé au soin du bétail qui a fait cela, et je ne crois pas que le propriétaire des animaux en connaissait quelque chose. Je pense que ceci a eu lieu deux fois, mais on les a fait descendre sur le quai et on les a examinés, et après avoir été reconnus sains ils furent remis à bord.

Q. Et on les a embarqués sans être examinés ?—R. Oui ; mais on les a fait revenir à terre.

Q. Ne les avez-vous pas examinés à bord ?—R. Oui ; nous les avons examinés à bord, mais nous avons compris qu'il s'agissait d'un principe qu'on ne pouvait négliger, et les armateurs désiraient qu'on fît sortir les animaux du vaisseau pour les soumettre à la règle. C'est ce que nous avons fait. Je suis bien sûr que le Dr McEachran n'a pas voulu dire que les animaux n'ont pas été examinés. Il a voulu dire qu'ils ne pouvaient être examinés à temps. Chaque animal qui monte à bord est examiné.

Q. Comment ont-ils obtenu le certificat de manière à pouvoir embarquer les animaux ?—R. Ils ont eu un certificat par quelque erreur.

Q. Savez-vous qui l'a fait ?—R. Je connais le propriétaire des animaux, mais je suis bien persuadé qu'il n'en connaissait rien. Les propriétaires d'animaux ne voudraient pas agir ainsi, car ils désirent vivement que leurs animaux subissent l'examen, et je n'en ai jamais connu un qui voulût éviter l'inspection. Ce serait très préjudiciable à leur commerce si les animaux n'avaient pas de certificat d'inspection. Les propriétaires d'animaux ont toujours fait leur possible pour aider les inspecteurs vétérinaires.

M. Allan—Les animaux ne pouvaient échapper entièrement à l'inspection, parce que vous les avez vus lors de votre second examen à bord ?—R. Oui ; tous les animaux sont examinés à bord.

M. Allan—Existe-t-il un système par lequel ceux qui ont le contrôle des animaux qu'on embarque connaissent si les animaux ont passé à l'examen ou non ?—R. Oui ; l'inspecteur vétérinaire donne un certificat dans les cours, et il leur faut montrer ce certificat avant d'embarquer les animaux. Avant de donner l'acquit final ou certificat de santé nous reprenons les certificats d'examen et nous nous assurons que tous les animaux ont passé à l'examen.

Par M. Greenshields :

Q. L'inspection serait beaucoup plus facile si vous aviez une cour centrale à bestiaux ?—R. Elle serait beaucoup plus facile et, je crois, beaucoup plus satisfaisante.

Par M. Cunningham :

Q. Quel est votre avis sur le système de charger du foin sur le sommet des stalles ?—R. Je crois qu'on ne devrait pas mettre sur les stalles plus de foin qu'il n'en faut aux animaux pour se rendre à une courte distance en aval de Québec, et ce foin devrait être recouvert.

Q. N'est-il pas vrai que vous avez vu sur les stalles plus de foin qu'il n'en fallait pour nourrir les animaux en descendant le fleuve ?—R. Oui.

Q. Recommanderiez-vous que toute la cargaison de main-morte d'un vaisseau soit terminée avant de commencer l'embarquement du bétail ?—R. Je crois que c'est une chose très importante, et je voudrais qu'il y eût autant que possible un aménagement permanent. Je crois qu'il est très important que toutes les stalles soient terminées et que toute l'autre cargaison soient mise à bord avant d'embarquer les animaux. Toutes les stalles devraient être terminées, sauf la partie du vaisseau par où passent les animaux pour embarquer.

Q. Pensez-vous qu'un espace de 2 pieds 6 pouces pour chaque animal soit dangereux ?—R. Je ne dirais pas qu'un espace de 2 pieds 6 pouces est dangereux, mais je pense que l'animal est beaucoup plus à l'aise dans un espace de 2 pieds 8 pouces et qu'il débarquerait en meilleur état.

Q. Vous pensez que le confort de l'animal serait une compensation pour la différence ?—Oui ; je le crois.

Par M. Torrance :

Q. N'est-il pas vrai qu'aux Etats-Unis, où les animaux sont plus gros qu'en Canada, l'espace accordé n'est que de 2 pieds 6 pouces ?—R. C'est ce qu'on me dit.

Q. Il s'exporte des Etats-Unis un grand nombre d'animaux auxquels on accorde 2 pieds 6 pouces, et il n'y a pas de plaintes. Si on transporte des ports américains des animaux plus gros dans un espace de 2 pieds 6 pouces, et qu'on les transporte bien, je ne vois pas pourquoi on exigerait des steamers canadiens de donner un espace de 2 pieds 8 pouces. Naturellement, si on exige des vaisseaux de donner plus d'espace, les exportateurs devront payer en conséquence.

M. Smith.—D'après les témoignages que les exportateurs d'animaux ont donnés ici, ils semblent tous désirer le faire.

M. Torrance.—Naturellement, s'ils sont prêts à le faire, c'est très bien. Je désire demander au Dr Baker s'il ne croît pas que, si des animaux sont expédiés en sûreté des Etats-Unis dans un espace de 2 pieds 6 pouces, le même bétail ne pourrait être expédié aussi bien du Canada.

Le Dr Baker.—Je préfère assurément 2 pieds 8 pouces. Je sais que les animaux sont plus à l'aise dans cet espace, et il me semble que s'ils débarquaient en meilleur état qu'ils ne le feraient dans un espace plus petit, il en vaudrait la différence du prix.

Ceci termine la déposition du témoin.

M. E. L. Bond, représentant les assureurs maritimes, produit les recommandations supplémentaires suivantes faites par les assureurs, lesquelles recommandations ont été adoptées par résolutions à une réunion tenue depuis que cette enquête est ouverte.

De l'inspecteur.

Dans le but d'exposer plus clairement notre manière de voir sur ce fonctionnaire, nous sommes d'avis : Qu'il devrait être nommé par le gouvernement seulement et qu'il devrait relever uniquement du gouvernement, ayant les mêmes rapports avec le gouvernement que l'inspecteur vétérinaire a présentement.

Qu'il devrait être entièrement indépendant de toutes les influences locales ;

Que le traitement attaché à ce bureau devrait être assez fort pour engager les hommes de premier ordre à demander cette position ;

Que bien qu'on puisse l'annexer au bureau du gardien de port, il devrait être entièrement indépendant du gardien de port, afin que toute décision qu'ils donnerait puisse être finale, sauf pour ce qui est de la décision du gouvernement.

Richard Meehan, de la ville de Montréal, contremaître, préposé au soin des animaux à bord des vaisseaux entre le Canada et l'Angleterre, dépose comme suit :

Par M. Greenshields :

Q. Depuis combien de temps êtes-vous contremaître préposé au soin des animaux ?—R. J'exerce le métier de contremaître pour le soin des animaux depuis 1878, et j'ai traversé sur des steamers appartenant aux différentes lignes comme sur des " rôdeurs."

Q. Comment sont traités les animaux à bord ?—R. Ils sont mieux traités que des passagers d'entrepont.

Q. Se commet-il des actes de cruauté envers les animaux ?—R. Aucun. On fait leur litière tous les matins et on les soigne deux fois par jour. La seule difficulté est que parfois nous n'avons pas assez d'eau. C'est tout ce dont nous avons à nous plaindre en tant qu'il sagit des animaux.

Q. Est-ce que les animaux ne sont pas battus et maltraités pour les faire tenir debout ?—R. Non, monsieur ; ils se couchent quand ils le veulent et se reposent magnifiquement pendant la traversée.

Q. Y aurait-il une raison quelconque à les faire tenir debout?—R. De raison aucune, sauf à l'heure de les soigner.

Par M. Smith:

Q. Les animaux sont-ils portés à se coucher à bord?—Oui; ils se couchent généralement après avoir mangé.

Q. Vous dites que vous avez de la difficulté à avoir de l'eau fraîche en abondance?—R. Oui, monsieur; sur certains vaisseaux.

Q. Sur quels vaisseaux?—R. Là où on éprouve le plus de difficultés, c'est à bord des vaisseaux Allan. Il y a un meilleur approvisionnement d'eau sur les autres vaisseaux et les meilleurs vaisseaux qui partent d'ici et sur lesquels on a l'eau qu'il faut sont ceux qu'on appelle les "rôdeurs." Sur le dernier vaisseau à bord duquel j'ai traversé, j'avais 630 animaux sous mes soins, et les animaux avaient toute l'eau qu'il leur fallait, et de plus l'équipage pouvait ensuite laver les ponts avec de l'eau douce. Il nous a fallu 18 jours pour traverser et le vaisseau à son arrivée avait 600 tonneaux d'eau douce. Ce vaisseau avait un lest d'eau douce.

Q. Que croyez-vous est la cause de la rareté de l'eau sur les vaisseaux Allan?—R. C'est, je suppose, parce qu'il en coûte trop cher pour la condenser.

Q. Avez-vous fait remarquer au bureau central à Montréal ou à Liverpool que vous étiez à court d'eau sur la ligne Allan?—R. Nous ne sommes pas reconnus au bureau, mais nous faisons des représentations aux capitaines.

Q. A bord de quel bateau n'y avait-il pas suffisamment d'eau?—R. A bord du *Norwegian.* Nous ne nous approchons pas des officiers du steamer, parce qu'ils ne voudraient pas nous écouter, mais nous disons la chose aux exportateurs, et à eux d'aller se plaindre au bureau. J'ai fait des représentations au capitaine de ce steamer lorsqu'il a mis la ration d'eau à 2½ seaux au lieu de 12 gallons. Nous avons des futailles vides sur le vaisseau, mais ils ne voulaient pas les remplir pour nous. C'était le capitaine Carruthers, un très bon homme sous tous rapports et de toutes façons, sauf qu'il ne pouvait nous donner assez d'eau.

Q. Est-ce que 2½ seaux d'eau étaient trop peu pour chaque animal?—R. Ils n'en avaient pas assez pour s'humecter la langue.

Q. Si un animal s'estropiait gravement pendant la traversée, l'abattriez-vous pour l'empêcher de souffrir?—R. J'en faisais généralement rapport au capitaine, et il en fait alors ce qu'il lui plaît.

Q. Que fait-on ordinairement?—Voilà douze ans que j'exerce ce métier, et durant toute cette période je n'ai perdu que quelques animaux. Dans la dernière consignation avec laquelle j'ai traversé j'en ai perdu plus que je n'en avais jamais perdu. Je crois que je n'ai perdu que 25 têtes de bétail, et je ne pense pas avoir jamais eu un animal qui se soit fracturé une jambe ou l'épine dorsale.

Q. Comment sont nourris les aides qui ont soin des animaux à bord?—R. En vérité, j'ai mieux soigné mon chien que ces hommes ne sont nourris à bord.

Q. Où couchent les hommes?—Parfois ils couchent sous les écoutilles, parfois dans les allées, et parfois dans la cale. De fait, partout où ils peuvent se poser la tête pour dormir.

Q. Règle générale, il n'y a pas d'endroit aménagé pour eux?—R. Lorsqu'ils reviennent, ils ont généralement un endroit, mais pas très souvent lorsqu'ils traversent avec des animaux. Les hommes refusent d'aller se coucher dans les cases parce qu'elles sont dans un tel état de malpropreté. Les cases sont mises dans une partie du navire telle que personne ne veut y aller quand bien même serait-ce les plus grands flâneurs et rôdeurs du pays.

Q. Ils préféreraient se coucher sur le foin ou sur la paille?—R. Oui; ils sont exposés à perdre la santé s'ils couchent dans les cases. J'ai moi-même été témoin d'une circonstance, dans le cours de mes voyages sur l'océan, où des hommes ont reçu leur coup de mort par le froid qu'ils avaient pris pendant la traversée et où ils sont morts à Liverpool, loin de leurs familles. Il y a quelques années, un jeune homme traversa sur le *Texas*, de la ligne Dominion. Il dut se coucher dans ses vêtements trempés, et une fois arrivé à Liverpool, il alla à l'hôpital où il mourut.

Un autre individu du nom de Pat. Henley, après avoir fait la traversée, revint ici et mourut.

Q. Est-ce qu'ils font descendre parfois les bouviers à Québec au lieu de les ramener à Montréal ?—Oui; et quelques-uns d'entre eux se trouvent dans l'obligation de revenir à pied à Montréal. La ligne Allan est la seule qui agisse ainsi. J'ai connu des hommes qui ont dû marcher de Philadelphie à Montréal.

Q. Quel mode de salaire recevez-vous pour prendre soin des animaux ?—R. Nous recevons tant du voyage.

Q. Engagez-vous les bouviers ?—R. Non ; l'expéditeur les engage et l'agent les paie de l'autre côté.

Q. Vous n'avez pas une somme ronde pour conduire les animaux de l'autre côté et vous n'engagez pas ensuite les hommes à aussi bon marché que possible ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous ne faites pas un profit sur l'engagement des hommes ?—R. Non, monsieur ; je n'ai que mon salaire, et mon seul but est d'avoir d'aussi bons hommes que possible. Je suis porteur d'une lettre qui indique à l'agent ce qu'il doit payer à chaque homme, et à notre arrivée de l'autre côté une lettre d'avis nous a précédés.

Q. N'avez-vous jamais signé le rôle d'engagement du vaisseau ?—R. Non, monsieur ; et je ne le veux pas non plus. Notre position est assez triste comme elle l'est maintenant sans signer le rôle d'engagement.

Q. Est-ce que cela ne rendrait pas votre position meilleure à bord ?—R. Cela ne rendrait pas meilleure la position du contremaître, mais ce système pourrait rendre meilleure la position des aides.

Q. Vous pensez que les aides devront être mis sur le rôle d'engagement?—R. Oui, monsieur; car alors si un homme ne faisait pas son service nous pourrions nous adresser au capitaine et le faire mettre à une autre besogne. Il y a des hommes qui valent mieux pour pelleter le charbon que pour soigner les animaux.

Q. Vous n'aimeriez pas à signer le rôle d'engagement vous-même?—R. Non, monsieur; je puis veiller mieux à mon service sans signer le rôle. Le capitaine du vaisseau nous traite comme si nous étions des rien-qui-vaille. Il ne se mêle pas de nos affaires en se rendant en Angleterre, mais en revenant il existe une ligne de démarcation que nous ne pouvons dépasser. Si nous signions le rôle d'engagement, tout ce qu'il y a de Tom, de Dick et de Harry à bord, en descendant jusqu'au dernier des marmitons qui pèle les légumes pour le cuisinier, serait notre supérieur. Je crois conséquemment que nous avons droit à avoir un peu de protection. Je me rappelle que, lors de la dernière traversée que j'ai faite par la ligne Allan, ils m'expédièrent de Londres à Liverpool pour revenir au pays, et ils me donnèrent une espèce de passe qui, me dirent-ils, me donnait un passage de seconde, mais lorsque je fus à bord ils me mirent parmi les passagers d'entrepont. Les contremaîtres ont droit à un passage de seconde. Il y a des vaisseaux à bord desquels le logement réservé aux contremaîtres ne leur convient pas. A bord du *Pomeranian* ils nous ont mis dans un endroit si malpropre et si humide qu'un homme exposait sa vie que d'y rester.

Ceci termine la déposition du témoin.

John C. Murray, de la ville de Montréal, contremaître pour John Lee et fils, qui s'occupent d'ériger des stalles pour les animaux à bord des steamers, dépose comme suit:

Par M. Greenshields:

Q. Votre maison construit des stalles pour les animaux à bord des steamers ?—R. Oui; depuis un bon nombre d'années nous aménageons la plupart des steamers pour le transport du bétail.

Q. Supposons qu'un vaisseau d'un tonnage ordinaire, qui transporte disons 600 animaux, et qui soit aménagé en espaces de 2 pieds 8 pouces pour chaque animal pour le commerce canadien en été, veuille changer son aménagement et le mettre à

2 pieds 6 pouces pour convenir au commerce américain en hiver, qu'en coûterait-il pour changer cet aménagement?—R. Environ 7 ou 10 cents pour chaque animal, ce qui représenterait environ $45 ou $50 par steamer.

Q. Ce seraient tous les frais qu'il lui faudrait faire pendant la durée de ses voyages des Etats-Unis ?—R. Exactement.

Par M. Smith:

Q. Quelle est la règle ordinaire de l'espace accordé aux animaux?—R. 2 pieds 6 pouces.

Q. Et il n'en coûterait qu'environ $45 pour changer cet aménagement?—R. C'est tout.

Par M. Allan:

Q. Vous êtes généralement sur les quais lorsqu'on est à charger les vaisseaux? R. Oui.

Q. Connaissez-vous quelque chose de la catégorie d'hommes qu'on engage pour prendre soin des animaux pendant la traversée?—R. Il y en a qui sont d'une très piètre catégorie et d'autres sont de très bons hommes.

Q. Aménagez-vous où les hommes doivent se coucher?—R. Nous le faisons à bord des vaisseaux qui pourvoient au logement des hommes.

Q. Est-ce que le logement est suffisamment bon pour que les hommes puissent y coucher?—R. Oui; mais ce logement est fait grossièrement.

Par M. Greenshields:

Q. Il est fait de la même manière que les stalles des animaux?—R. Oui; lorsqu'il se trouve à l'entrepont. La ligne Beaver et la ligne Hansa ont des chambres très confortables pour les bouviers.

Par M. Allan:

Q. Pensez-vous qu'un bon nombre de ces hommes font honneur aux chambres? —R. Quelques-uns n'y font pas honneur.

Q. Pensez-vous que ce serait peine perdue que de leur donner un surcroît de confort?—R. Je le crois en vérité pour quelques-uns des hommes que j'ai vus traverser, mais, comme je l'ai dit, il y a un grand nombre de bons hommes qui traversent aussi.

M. Cunningham.—Croyez-vous que les chambres que vous construisez seraient de nature à relever le caractère des hommes?—R. Je ne crois pas qu'elles relèvent beaucoup leur caractère.

Q. Pensez-vous que si nous avions de meilleures chambres et de meilleurs moyens de logement nous pourrions probablement avoir de meilleurs hommes?—R. Je le crois.

M. Campbell, de la ligne Beaver.—Savez-vous que souvent ils engagent des hommes au dernier moment, au départ du steamer?—R. Je crois qu'ils le font lorsque des hommes qui ont été engagés pour la traversée ne se présentent pas.

Par M. Greenshields:

Q. Vous construisez les cases pour les hommes de la même manière et avec les mêmes matériaux que vous construisez les stalles des animaux?—R. Oui; sur certains bateaux nous en mettons de meilleures. Dans certains cas ces cases sont construites à côté des stalles des animaux.

M. Campbell.—Est-ce ainsi qu'elles sont construites sur les vaisseaux de lignes régulières?—R. Non, monsieur.

Q. Vous parlez des vaisseaux allant à la cueillette qui n'ont pas de moyens de logement pour les hommes?—R. Oui.

Par M. Greenshields:

Q. Est-ce que certains vaisseaux allant à la cueillette n'ont pas d'aussi bons moyens de logement pour les bouviers que certains vaisseaux de lignes régulières? —R. Quelques-uns en ont de bien meilleurs.

M. CAMPBELL.—Quelques-unes de ces stalles que vous construisez pour les animaux ne sont-elles pas aussi étanches que possible ?—R. Elles sont presque parfaitement étanches sur le toit, mais les bastingues du plat-bord ne le sont pas. Il y a toujours un joint entre chaque planche.

Q. D'après votre expérience et vos renseignements, pensez-vous que les animaux souffrent beaucoup de l'embrun ?—R. Non. J'ai traversé de New-York dans un vaisseau à bestiaux au mois de février, et ce vaisseau avait des animaux sur le pont des gaillards; ses stalles étaient faites en planches de 2 pouces et solidées de traverses et d'étais en bois, et les animaux semblaient être très bien. C'était à bord du steamer *Lake Napigon*, le plus petit vaisseau de la ligne Beaver, et il a débarqué tout son bétail sain et sauf et n'en a pas perdu un.

Q. Quel espace avaient les animaux ?—R. 2 pieds 6 pouces.

Q. Toutes les stalles étaient debout sur le pont des gaillards à votre arrivée en Angleterre ?—R. Oui; et nous avons essuyé du gros temps que nous avons dû fuir.

Ceci termine la déposition du témoin.

WILLIAM F. COCHRANE, directeur du ranche Cochrane, dans l'Alberta, T.N.-O., dépose comme suit :

Par M. Smith :

Q. Combien d'animaux avez-vous sur votre ranche ?—R. Douze mille cinq cents têtes d'animaux.

Q. Avez-vous traversé à bord d'un vaisseau à bestiaux ?—R. Oui, monsieur; j'ai traversé par le *Corean*, lors du voyage qui a précédé celui au terme duquel les animaux ont été détenus sur soupçon.

Q. Avez-vous une opinion à exprimer sur la manière dont le commerce d'exportation d'animaux devrait se faire ?—R. Lorsque j'ai fait la traversée à bord du *Corean* tout était satisfaisant pour les animaux à bord. Ils ne semblaient pas être à l'étroit, et je les ai tous vus couchés à la fois. Ils semblaient tout aussi bien que s'ils se fussent trouvés à l'étable, et je croirais qu'ils étaient plus confortables qu'ils ne le sont sur le ranche pendant l'hiver.

Q. Etait-ce des animaux d'engraissement ou des animaux gras ?—R. C'étaient des animaux gras. Je ne puis dire si on a accordé à chaque animal 2 pieds 6 pouces, vu que M. Bickerdike a réglé cette partie pour nous, mais je crois que l'espace accordé était de 2 pieds 6 pouces. Nous avons été très bien traités pour ce qui est de l'eau en tant que j'ai pu le voir, mais quelques-uns des hommes m'ont dit que les animaux n'avaient pas constamment assez d'eau. Les réservoirs d'eau condensée étaient si remplis qu'on nous donnait toujours l'eau lorsqu'elle était froide. J'ai goûté à l'eau moi-même et je l'ai trouvée très bonne, et je n'hésiterais pas à en boire si j'en avais beioin. Les hommes préposés au soin des animaux m'ont dit que l'eau n'était pas chaude lorsqu'ils la donnaient aux animaux.

Q. Savez-vous comment les bouviers étaient traités ?—R. Je ne me suis pas occupé très attentivement de cela; mais je n'ai pas entendu les bouviers se plaindre. Je crois que les contremaîtres avaient des chambres dans le compartiment de seconde. Le paiement des contremaîtres a été réglé par M. Bickerdike, et je crois qu'ils ont été payés tant pour le tout. Il a été réglé ici avant le départ combien devait recevoir chacun des bouviers et ils ont été payés par le consignataire de l'autre côté.

Q. Les hommes étaient indépendants du contremaître en tant qu'il s'agit de leur solde ?—R. Oui, monsieur; le contremaître se rendit avec eux au bureau et fit rapport de la manière dont ils avaient fait leur service pendant la traversée. Je crois que s'il n'y avait pas d'éventails mécaniques à bord d'un vaisseau les animaux souffriraient beaucoup, et particulièrement le bétail de ranche. Ce bétail est bien différent des animaux domestiques, il a besoin de plus d'air et il souffre moins la contrainte. J'ai fait la traversée en octobre, et j'ai constaté que les animaux sur le pont des gaillards étaient ceux qui étaient le mieux.

Q. Vous pensez qu'il n'y a pas d'objection à transporter les animaux sur le pont des gaillards ?—R. Je ne vois pas d'objection. Si on pouvait rendre les stalles sûres je préférerais que les animaux fussent sur le pont des gaillards. Si les écoutilles étaient fermées les animaux à l'entrepont souffriraient s'il n'y avait pas d'éventails mécaniques. Il faisait bien assez chaud pour les animaux lorsque les écoutilles étaient ouvertes, et si elles eussent été fermées il aurait fait trop chaud. Nous avons transporté 477 animaux sur ce vaisseau et nous n'en avons perdu que 3.

Q. De quoi sont morts ces 3 animaux ?—R. Je n'ai pu constater de cause apparente pour la mort de ces animaux vu qu'ils se couchaient et mangeaient régulièrement ; ils ont peut-être été blessés pendant le voyage en chemin de fer, ou ils ont peut-être pris leur réclusion à cœur et ils en sont morts. Ces animaux de ranches n'ont pas l'habitude d'être confinés dans des stalles, et la raison que j'ai donnée est la seule qui expliquerait leur mort. Après un certain temps ils ont paru prendre assez bien leur réclusion et ils ne se battaient pas entre eux pendant qu'ils mangeaient, comme le font les animaux domestiques. Le troisième animal qui est mort ne voulait pas se coucher de peur, jusqu'à ce qu'il eût resté debout si longtemps qu'il tomba en faisant retomber par-dessus lui deux autres bêtes à cornes qui l'étouffèrent.

Q. Etait-ce le seul animal qui ne voulait pas se coucher ?—R. Oui.

Q. Ne pensez-vous pas que s'ils avaient eu plus d'espace ceci ne serait pas arrivé ?—R. Je ne le crois pas. Il leur faudrait beaucoup d'espace pour empêcher cela. Je désirerais maintenant suggérer quelque chose relativement au débarquement des animaux lorsqu'ils arrivent en Angleterre. C'est, je crois, la coutume des hommes de terre de l'autre côté, de venir à bord et manœuvrer les animaux dès que le vaisseau est à son dock, et les bouviers, lorsqu'ils arrivent de l'autre côté, n'ont rien de plus à faire avec les animaux. Il vaudrait bien mieux que les hommes préposés au soin des animaux à bord les remissent, s'ils sont compétents, entre les mains des hommes de terre à la passerelle. Je ne sais si cela fait une grande différence pour ce qui est des animaux domestiques, mais cela fait une grande différence pour les animaux de ranches, et les hommes que nous expédions de l'autre côté avec eux sont plus compétents pour les conduire que les hommes de terre.

Q. Est-ce que les autres hommes en ont peur ?—R. Ils en ont peur et ils se permettent envers eux des choses qu'ils ne devraient pas faire.

Q. Est-ce que les animaux s'échappent lorsqu'ils ont mis pied à terre ?—R. Dans nombre de cas les hommes coupent les cordes afin de faire le travail plus rapidement et il faut ensuite se donner beaucoup de peine pour mettre de nouveau la main sur les cordes, et ceci fait beaucoup de mal aux animaux. La dernière fois que nous avons transporté des animaux de l'autre côté, j'ai demandé au capitaine de tâcher d'arranger les choses de manière à ce que nos hommes conduisent les animaux à la passerelle, et les animaux furent convenablement débarqués. Je crois que la règle veut que les contremaîtres prennent soin du chargement une fois que le vaisseau est arrivé à son dock, et je pense que dans cette circonstance ils ont été satisfaits de n'avoir rien à faire avec le bétail de ranches. La première fois que les hommes de terre prirent la conduite des animaux il leur fallut deux jours pour les débarquer, mais lorsque ce furent nos hommes, ils étaient tous débarqués à midi du même jour.

Q. Est-ce qu'on ne pourrait pas s'arranger de manière à ce que vos hommes prennent soin des animaux au lieu de les remettre entre les mains des hommes de terre ?—R. J'ai cru comprendre qu'il y avait une espèce de société ouvrière d'après les règlements de laquelle les hommes de terre faisaient tout ce travail.

Q. Croyez-vous que l'éclairage à l'électricité serait une amélioration à bord des vaisseaux à bestiaux ?—R. La chose pourrait se faire, mais je ne pense pas que ce soit le moindrement nécessaire. Je pense que la lumière était suffisante à bord du vaisseau sur lequel j'ai traversé. Je ne suis pas prêt à dire que la lumière électrique ne serait pas un avantage, mais pour ce que j'ai vu il n'y aurait pas nécessité de l'avoir.

Par M. Acer :

Q. Quel est votre avis sur l'élevage du bétail dans le Nord-Ouest canadien ? Pensez-vous que vous puissiez élever des animaux à aussi bon marché que partout

ailleurs ?—R. Certainement, je pense que nous pouvons élever des animaux à aussi bon marché dans le Nord-Ouest canadien que de l'autre côté de la ligne, sinon mieux. Notre herbe est meilleure que de l'autre côté. De fait j'ai entendu dire, l'année dernière, à Maple Creek, qu'un grand nombre d'Américains, propriétaires d'animaux, songeaient sérieusement à payer les 30 pour 100 de droit pour amener leurs animaux sur le territoire canadien si on leur permettait de le faire.

Par M. Smith :

Q. On a dit ici que le bétail valait 1½ cent de plus la livre en Canada qu'aux Etats-Unis ?—R. Nous avons acheté des animaux de l'autre côté de la ligne à bien meilleur marché que de notre côté. Il y a un grand nombre d'acheteurs de ce côté-ci de la ligne qui veulent sortir des affaires de l'autre côté.

Par M. Greenshields :

Q. Tous vos animaux sont engraissés à l'herbe ?—R. Nous ne leur donnons pas autre chose à manger.

Q. Et vous ne savez pas si les animaux de cultivateurs sont à meilleur marché aux Etats-Unis qu'en Canada ?—R. Je ne connais rien des affaires de cette région-ci.

Q. Vous ne pouvez exprimer d'opinion sur la question de savoir si vous pouvez nourrir des animaux au grain en Canada à aussi bon marché qu'aux Etats-Unis ?—R. Je ne connais rien de cela.

M. ACER—N'engraissez-vous pas les animaux à l'herbe ?—R. Certainement, nous le faisons.

Q. Quand vous importez des animaux des Etats-Unis il vous faut payer 30 pour 100 de droit et les garder 90 jours en quarantaine. Ce commerce d'animaux fait des progrès dans le Nord-Ouest, n'est-ce pas ?—R. Oui, monsieur ; et si ce bill destiné à prohiber l'exportation d'animaux du Canada est adopté, ce serait une grave affaire pour nous. Il ne serait pas aussi profitable pour nous d'exporter nos viandes que d'expédier de l'autre côté nos animaux sur pied. Je ne pense pas que nous pourrions avoir un prix, pour la viande, qui se rapprocherait quelque peu de celui que nous avons pour notre bétail aujourd'hui.

Par M. Greenshields :

Q. Lorsque vous avez été en Angleterre, y avez-vous du bœuf américain en carcasse ?—R. Oui, monsieur.

Q. Se vendait-il à meilleur marché que le prix que vous pouviez avoir pour votre bétail de ranche exporté sur pied ?—R. Certainement, il était beaucoup meilleur marché. Comme question de fait, le bœuf américain provenant d'animaux engraissés au maïs rapporte beaucoup moins que nos animaux expédiés sur pied.

Q. Et si vous aviez à abattre vos animaux ici et les expédier en Angleterre, leur viande serait mise au rang du bœuf américain ?—R. Oui. Comme question de fait, nous avons eu à abattre nos animaux lorsqu'ils ont débarqué, car ils étaient si sauvages que nous ne pouvions pas les faire sortir des cours ; et même dans ce cas, nous avons eu 50 pour 100 de plus pour cette viande que le bœuf américain a rapporté. Nous avons vendu nos animaux sur pied il y a un an, mais vu le fait qu'ils sont si sauvages notre expérience ne nous justifiait pas à le faire de nouveau. L'année dernière nos animaux ont tous été abattus dans les cours américaines en Angleterre.

Q. Et ils vous ont rapporté de bons profits ?—R. Oui ; ils nous ont rapporté de très bons profits. Ils nous ont rapporté de bien meilleurs profits que si nous les avions exportés à l'état de viande. Jusqu'à mon voyage en Angleterre cette dernière fois j'ai toujours cru qu'il valait mieux pour nous abattre les animaux ici et les expédier à l'état de viande, mais je suis maintenant convaincu que ce système serait loin de payer aussi bien. Je n'aurais pas acheté de bœuf américain moi-même, et je n'aurais pas payé pour ce bœuf autant que je l'aurais fait pour le bœuf canadien. Il serait très préjudiciable au commerce si le bill de M. Plimsoll prohibant l'importation d'animaux en Angleterre était passé.

Q. Votre bétail engraissé sur les ranches et abattu en Angleterre a rapporté plus que le bétail américain engraissé au maïs abattu ici et exporté à l'état de viande ?

—R. Oui; ce serait une perte directe pour le pays si nous étions obligés d'expédier nos animaux à l'état de viande. Mon expérience me porte à le croire.

Ceci termine la déposition du témoin.

THOMAS F. JOHNS, de la ville de Montréal, commerçant et exportateur d'animaux, dépose comme suit:

Par M. Greenshields:

Q. M. Johns, vous êtes exportateur d'animaux?—R. Oui, monsieur; je fais ce commerce depuis 12 ou 13 ans. J'ai exporté des animaux de Montréal, de New-York, de Boston, de Portland et d'Halifax.

Q. Avez-vous entendu lire les recommandations faites par les compagnies d'assurance par l'entremise de l'Association des assureurs maritimes, et par la *Dominion Live Stock Association*, relativement aux changement et aux règlements qu'on propose de faire en rapport avec le commerce d'exportation d'animaux?—R. J'en approuve un bon nombre, et j'en désapprouve d'autres.

Par M. Smith:

Q. Pensez-vous qu'on doive expédier des animaux en hiver sur le pont des gaillards?—R. Je ne pense pas qu'il y ait la moindre difficulté à expédier des animaux sur le pont des gaillards s'il y a un aménagement solide à bord. Je recommanderais une planche de 2 pouces, mais je n'irais pas jusqu'à dire qu'il devrait y avoir une charpente à cornières de fer; mais naturellement, plus les stalles sont solides meilleur c'est.

Q. Pensez-vous que les animaux souffrent du froid sur le pont des gaillards en novembre?—R. Non; je ne pense pas qu'ils souffrent le moindrement du froid. Le steamer est à peine éloigné de quelques jours de ce continent que la température n'est guère plus froide qu'en tout temps en été.

Q. Quelles recommandations avez-vous à faire sur ce sujet?—R. Relativement à l'aménagement des vaisseaux qui transportent des animaux, je suggérerais qu'il y eût toujours une allée libre de 2 pieds, de manière à donner aux hommes de la place pour travailler et prendre soin des animaux. Je pense qu'au commencement de la saison, lorsqu'il nous arrive, à Montréal pour l'exportation, de gros animaux, l'espace devrait être au moins de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds, libre de tous obstacles. Si l'espace devait être déterminé par voie de règlement, pour chaque animal, je stipulerais assurément que l'espace fût de 2 pieds 8 pouces.

Q. Vous pensez que l'animal est plus à l'aise dans un espace de 2 pieds 8 pouces que dans un espace de 2 pieds 6 pouces?—R. Il n'y a pas le moindre doute là-dessus. J'ai traversé l'Atlantique 14 fois, et je parle par expérience. Je crois avant tout que cela vaut les frais et la différence du fret si les animaux ont de la place en abondance. Si un bœuf se trouve mêlé avec les autres, vous avez de la place pour vous rendre au milieu d'eux et remettre les choses en ordre.

Q. Recommandez-vous que tous les vaisseax qui transportent des animaux soient munis d'éventails mécaniques?—R. Je pense que c'est très à propos dans le cas de tempêtes et lorsque les écoutilles sont fermées. Si dans ce cas-là nous avions des éventails mécaniques à bord, les animaux auraient une ventillation suffisante. Je n'en dis pas autant de la question d'installer la lumière électrique sur tous les vaisseaux, parce que tous les vaisseaux à bord desquels je suis allé avaient suffisamment de lampes, et la lumière était raisonnablement bonne. Si la lumière électrique doit créer des frais additionnels, je ne pense pas que ce soit nécessaire; naturellement, il serait tout aussi bon si nous l'avions.

Q. Vous pensez qu'elle ne rapporterait pas un avantage suffisant pour compenser les frais?—R. Si cela doit être la cause de nouveaux frais pour le propriétaire des animaux, je ne crois pas qu'elle pourrait les compenser. Les animaux auraient assurément à payer pour ces dépenses à la fin.

Q. Votre objection ne porte que sur la question des dépenses?—R. Oui; c'est mon objection. J'ai traversé sur le *Parisian* et le *Sardinian*, vaisseaux qui ont la

lumière électrique, et c'était assurément un grand avantage pour les passagers. Je ne pense pas que la lumière électrique serait positivement un avantage à bord des vaisseaux à bestiaux.

Q. N'avez-vous jamais vu maltraiter les animaux à bord d'un vaisseau, dans le cours de votre expérience?—R. Non, monsieur; je n'ai jamais vu d'animaux maltraités à bord. Pour ce qui est de mon expérience, je pense qu'on les traite aussi bien et qu'on en a soin aussi bien que s'ils étaient à l'étable; et s'il y a quelque chose, ils étaient mieux soignés que ne le sont certains animaux dans leur étable. Le seul malaise qu'ils ont souffert fut pendant quelques heures de tempête. Ils ne souffraient pas du mal de mer, mais il y avait la difficulté pour eux de se tenir debout. Il y a une grande question pour ce qui est de la sûreté des animaux qui traversent l'Atlantique, et cette question c'est d'auoir des toquets suffisamment forts pour soutenir l'animal. Je ferais un règlement stipulant que ces toquets soient fixés de telle manière et suffisamment forts pour qu'il soit presque impossible à l'animal de les briser par le mouvement du vaisseau. En érigeant des stalles solides pour les animaux, soit sur le pont des gaillards ou sur tout autre pont. Ce n'est que dans les grandes tempêtes que les accidents arrivent. Les animaux vont et viennent avec les mouvements du vaisseau, et s'ils ont ces toquets permanents pour s'appuyer ils apprendront tout aussi vite qu'un homme comment il faut faire pour se tenir debout. Les animaux ont de bonnes litières et ils sont bien traités, et pourvu qu'on ait ces toquets il y a très peu de danger d'en perdre.

Q. Y a-t-il des vaisseaux qui transportent des animaux qui n'ont pas ces toquets?—R. Je crois qu'ils en ont tous, mais, règle générale, ils ne sont pas suffisamment forts; ils cèdent parfois, et, du moment qu'ils se brisent, l'animal est très exposé à se faire blesser. J'ai vu des animaux qui se sont ainsi blessés au milieu d'une tempête. J'ai vu des animaux se détacher et il nous a fallu prendre du bois pour réparer la stalle et les remettre à leurs places. Vous pouvez mettre un animal dans une de ces stalles et le faire revenir ensuite à sa place.

Q. Si l'animal était sur le point de tomber, est-ce que le licou serait suffisamment fort pour le retenir?—R. Il n'est pas nécessaire que les licous soient aussi forts que le veulent les recommandations que j'ai entendu faire par certaines personnes. Je crois qu'une corde de $\frac{3}{4}$ de pouce au plus est assez forte. Je pense qu'une corde d'un pouce est une chose trop lourde pour que les hommes puissent la manier, et il est nécessaire que les cordes soient molles et flexibles. On fait pour les animaux une corde spéciale qui est molle et flexible, et je ne recommanderais pas qu'elle mesurât plus de $\frac{3}{4}$ de pouce.

Q. Avez-vous quelque chose à dire relativement au traitement que reçoivent les bouviers à bord?—R. Je n'ai pas de doute que dans certains cas les bouviers ont été maltraités. Je ne les ai jamais vus maltraités, mais je n'ai pas de doute qu'ils l'ont été.

Q. A bord de quels steamers avez-vous traversé avec des animaux?—R. Le premier bateau sur lequel j'ai traversé est le *Viking*. Tard dans l'automne de la même année j'ai traversé sur un petit vaisseau appelé le *Prince-Edward*. Il avait 126 animaux à bord, et après une traversée de 22 jours nous avons débarqué nos animaux en excellent état.

Q. Vous n'étiez pas à court de nourriture ou d'eau?—R. Non; nous avions des deux en abondance, et le capitaine était très bon et très obligeant. Il permit de mettre le cap sous le vent pendant le gros temps, et lorsqu'il reprit sa marche après la tempête il était à 400 milles en dehors de sa course. Il eut soin des animaux pendant la tempête, et ce fut la cause de notre longue traversée. Je pense que le *Prince Edward* est un des plus petits vaisseaux qui aient jamais transporté des animaux de ce port. C'était tout simplement un yacht, et je pense que son tonnage n'était pas plus que 800 tonneaux.

Q. Si le capitaine n'avait pas eu soin du vaisseau pendant la tempête, je suppose que vous auriez perdu des animaux?—R. Nous les aurions perdus avant de sortir du golfe. Je pense qu'une grande partie de la sûreté du transport des animaux dépend de l'expérience et de la conduite du capitaine. Si le capitaine prend soin du vaisseau

pendant une tempête, il prend soin des animaux aussi bien. Je crois qu'il y a tout autant dans le fait d'avoir un bon capitaine que dans le fait d'avoir un bon vaisseau.

Par M. Greenshields:

Q. Pensez-vous que s'il existait une règle par laquelle vous n'auriez à payer le fret que sur le nombre d'animaux débarqués, ceci aurait l'effet de rendre les officiers du vaisseau plus soigneux ?—R. Ceci les rendrait assurément plus soigneux, et il n'y a pas de doute qu'il n'y aurait pas la moitié du nombre perdu qu'il y a aujourd'hui. Je crois qu'il serait à l'avantage des compagnies maritimes d'appuyer un règlement de ce genre.

Par M. Smith :

Q. Est-ce que le capitaine du *Prince-Edward* a obtenu un supplément pour avoir débarqué les animaux en bon état ?—R. C'était un très bon homme, qui portait beaucoup d'intérêt au vaisseau. Il avait un quart ou la moitié du vaisseau, et pour le nom du navire il était tout aussi intéressé que moi à débarquer les animaux en bon état.

Q. Pensez-vous que le tonnage des vaisseaux qui transportent des animaux doive être limité à 1,200 tonneaux ?—R. Non, monsieur. Je pense que dans certaines saisons de l'année, n'importe quel vaisseau peut transporter en sûreté des animaux de l'autre côté de l'Atlantique.

Q. Quelle époque de l'année était-ce quand vous avez traversé sur le *Prince-Edward* ?—R. Je crois que c'était vers le 20 octobre. Je ferai cependant remarquer que meilleur est un vaisseau moins il y a de risques.

Q. Croyez-vous qu'un gros vaisseau aurait un avantage sur un plus petit ?—R. Oui ; plus un vaisseau est gros plus il est capable de résister au gros temps. Certains de ces gros vaisseaux subissent des avaries considérables en voulant traverser les grosses vagues pour tenir le temps. J'ai expédié cette année environ 1,200 animaux, et je n'ai pas perdu un seul bœuf. J'ai expédié mes animaux par la ligne Allan et Dominion. Et j'avais des intérêts dans des consignations d'animaux expédiés de New-York l'année dernière.

Q. Avez-vous constaté que les gros vaisseaux valaient mieux pour le transport des animaux que le petit vaisseau *Prince-Edward* ?—R. Naturellement, il y a plus d'avantage à avoir ses animaux à bord d'un vaisseau plus gros et meilleur. Je suis fortement en faveur que le gouvernement passe des règlements et que ces règlements soient strictement observés, et qu'un inspecteur soit nommé pour les mettre en vigueur.

Q. Etes-vous d'avis d'inscrire les bouviers sur le rôle d'engagement du vaisseau ? —R. Je ne pense pas que cela ferait du mal. J'ai expédié beaucoup d'animaux par la ligne Warren, ligne de premier ordre, et tous les bouviers sont tenus de signer le rôle d'engagement. Les bouviers n'ont jamais été mieux traités sur toute autre ligne qu'ils le sont sur la ligne Warren. Il y a cependant des vaisseaux sur lesquels les hommes ne signent pas le rôle d'engagement ; mais je pense qu'il existe une loi aux Etats-Unis qui les oblige de mettre les hommes sur le rôle d'engagement ou de les prendre comme passagers. J'ai aussi expédié des hommes, après leur avoir fait signer le rôle d'engagement, par les lignes Dominion et Allan des ports américains l'hiver dernier, et j'ai moi-même traversé après avoir signé le rôle d'engagement.

Q. Pensez-vous que les bouviers seraient mieux traités à bord s'ils signaient le rôle d'engagement du vaisseau ?—R. Je pense que s'ils avaient alors des plaintes à formuler ils pourraient avoir recours aux lois du pays pour être protégés, et les lois les protégeraient s'ils avaient raison. J'ai traversé, après avoir signé le rôle d'engagement, sur le *Ransas*, lorsque j'accompagnai mes animaux dans une certaine circonstance. J'ai fait cela plutôt que de payer la différence d'un passage de première.

Q. Pourquoi les bouviers ne signent-ils pas le rôle d'engagement ici ?—R. Je ne puis dire vraiment. Je ne sais si les compagnies maritimes ou les bouviers l'ont jamais demandé.

Q. Vous n'avez jamais été témoin des mauvais traitements que les bouviers subissaient en traversant ?—R. Sur les vaisseaux à bord desquels j'ai traversé ils traitaient les bouviers assez bien.

Q. Et les hommes ne se sont jamais plaints à vous ?—R. Ils ne sont jamais venus se plaindre à moi à bord, mais j'ai entendu formuler des plaintes à terre.

Par M. James Allan :

Q. Vous avez traversé sur la plupart des vaisseaux des lignes règulières d'ici ?—R. Oui ; et j'ai traversé sur deux vaisseaux allant à la cueillette.

Q. Avez-vous constaté une différence quelconque entre les vaisseaux étrangers et les vaisseaux de lignes régulières ?—R. Sur un vaisseau étranger il arrive que le capitaine vous amène dans son quartier, quand bien même vous seriez contremaître, et vous pouvez vous asseoir et manger avec lui et coucher dans une cabine. Je crois que sous ce rapport on est un peu mieux traité sur les vaisseaux allant à la cueillette. Naturellement, il faut qu'un homme se tienne bien.

Par M. Greenshields :

Q. N'avez-vous jamais remarqué particulièrement la manière dont on traitait les hommes et quelle nourriture on leur servait ?—R. Oui ; lorsque j'avais travaillé parmi les animaux et que je ne pouvais retourner me nettoyer à ma cabine pour dîner, je dînais avec les hommes.

Par M. Smith :

Q. Comment avez-vous trouvé les aliments qu'on leur servait ?—R. J'en ai vu de bien meilleurs et de bien pires.

Q. Les avez-vous vus transporter les aliments dans une boîte de ferblanc ?—R. Oui.

Q. Les avez-vous vus manger tous à même la boîte en même temps ?—R. Je ne puis dire que je les ai vus manger à même la même boîte. Règle générale, ils choisissent un homme pour s'occuper des aliments à l'heure des repas. Parfois, le local où ils mangent n'est pas très propice, mais j'ai été élevé dans les bois et habitué à travailler dans les exploitations forestières, et maintes fois j'ai vécu au gros lard et au pain, et, au printemps, je sortais des bois tout aussi bien que si j'eusse eu toutes les douceurs du monde.

Q. N'avez-vous jamais remarqué qu'on ait fait subir des actes de cruauté aux animaux à bord ?—R. Je n'ai jamais été témoin d'actes de cruauté, et je ne crois pas un seul des allégués du livre de M. Plimsoll.

Q. Vous avez de l'expérience dans l'expédition du bétail de ports américains comme de ports canadiens ?—R. Oui ; et sur les vaisseaux américains les animaux sont traités avec autant de soin qu'on ne traite notre propre bétail. Je puis dire que les compagnies maritines fournissent des plats, des assiettes, etc., aux hommes, mais je pense que dans certains cas la chose ne se fait pas. La dernière fois que j'ai traversé sur le *Siberian* il y avait des plats et tout ce qu'il faut pour le confort des hommes à bord.

Q. Les arrangements pour l'expédition du bétail dans le port de Montréal sont-ils aussi bons qu'à New-York ou à Boston ?—R. Je crois qu'ils le seraient si le plan de M. Kennedy à l'égard de la pose d'une troisième voie sur les quais pouvait être exécuté. Si ce plan n'est pas exécuté les moyens de logement ne sont pas aussi bons ici que dans d'autres ports. On ne devrait pas conduire les animaux sur les quais à toute heure du jour, et on ne devrait pas les mettre à bord pendant qu'on est à charger la cargaison de main-morte. On peut remédier à tout cela. A Boston, les arrangements sont meilleurs qu'ils ne le sont ici présentement. La cargaison est à bord quand les animaux arrivent au vaisseau, et lorsqu'ils sont embarqués le navire met immédiatement à la voile. A Boston, les animaux passent directement du chemin de fer au vaisseau. Je crois que les animaux devraient se reposer dans la cour avant d'embarquer. A Boston, ils ont de très bons arrangements. Les cours sont à environ cinq milles en dehors, et les animaux s'y reposent, puis ils sont amenés par chemin de fer le long du steamer juste au moment où celui-ci est prêt à prendre la mer.

Q. De sorte que les animaux ne souffrent pas de la chaleur et du fait d'être conduits par les rues de la ville ?—R. Non ; il n'y a rien de cela là-bas.

Q. Combien de temps faut-il là-bas pour mettre 500 ou 600 animaux à bord d'un vaisseau ?—R. Pas plus que deux ou trois heures.

Q. Combien de temps faut-il pour charger un vaisseau ici ?—R. C'est très différent ici. A Boston, règle générale, un homme est propriétaire de tous les animaux qui sont à bord du vaisseau, tandis qu'ici trois ou quatre hommes se partagent peut-être le chargement. Dans le port de Montréal, les animaux des différents propriétaires sont tous mêlés sur les quais, et il y a beaucoup de difficultés à les choisir et à les mettre à bord. Par contre, j'ai souvent vu un steamer se charger très rapidement d'animaux ici. Lorsque nous chargeons des animaux à Montréal, tel expéditeur essaie de passer en avant de tel autre, de manière à avoir une meilleure place sur le vaisseau. Ceci cause de l'encombrement et il s'en suit beaucoup de confusion.

Q. Est-ce que la question de l'endroit particulier que vous devez avoir n'est pas toute réglée avant que vous ameniez les animaux ?—R. Non, monsieur ; il vous faut passer par la loi du premier rendu premier servi. J'admets que j'ai moi-même essayé d'avoir la meilleure place.

Q. Quelle place du vaisseau essaieriez-vous à avoir en octobre ?—R. J'essaierais d'arriver sur le premier pont, parce qu'il y a moins d'assurance pour cet endroit.

M. Cunningham.—N'est-il pas vrai que l'espace à bord de certains vaisseaux de lignes régulières ne suffit pas pour répondre à la demande, et que ceci est la cause de ce que les exportateurs désirent embarquer leurs animaux les premiers afin de ne pas être laissés en arrière ?—R. Il s'est présenté des cas de ce genre.

Q. Pourquoi les vaisseaux se trouvent-ils à ne pouvoir répondre à la demande ? —R. L'agent maritime s'engage à fournir les animaux, et je suppose que parfois il lui en manque quelques uns, et il en fait venir un certain nombre de la campagne, de sorte qu'on s'empresse de les amener. Personne ne veut que ses animaux restent en arrière et avoir à les nourrir en attendant un autre steamer. J'ai été moi-même laissé en arrière une ou deux fois par les vaisseaux de la ligne Dominion. Parfois, lorsqu'ils donnent ordre d'amener plus d'animaux qu'ils ne peuvent en transporter, mon compte de nourriture et de tout le reste a été payé à raison du retard. Je puis dire, relativement aux choses qui ont été recommandées, que je ne suis pas d'avis de mettre plus de foin sur le pont des gaillards qu'il n'en faut pour les animaux jusqu'à ce qu'ils arrivent dans le golfe. Je pense qu'on peut sans danger mettre du foin sur le pont des gaillards jusqu'à ce qu'on arrive au golfe.

Par M. Cunningham :

Q. Est-ce que cela n'affaiblit pas les stalles que de mettre trop de foin sur le dessus ?—R. Il n'y a pas de doute que de grandes quantités de foin rendent les stalles plus lourdes au sommet. Je dirai aussi que je ne tiens pas fort au système de mettre des animaux sur des allèges, comme la chose existe à New-York. Les animaux sont entassés à bord de ces allèges lorsqu'on les amène au vaisseau, un peu comme le fait voir l'image du livre de M. Plimsoll, sans cependant que la chose soit aussi triste.

Q. Pensez-vous que les facilités pour le chargement des animaux dans les ports américains soient meilleures que les facilités que nous avons à Montréal ?—R. Je le crois.

M. Acer.—Je pense que M. Johns dira que les animaux qui sont amenés par chemin de fer sur les quais à Montréal sont tout aussi bien traités que les animaux dans d'autres ports du continent ?—R. Certainement ; la difficulté ici, c'est que les animaux sont embarqués à toutes les heures du jour et qu'on les laisse attendre sur le quai pendant que le vaisseau est à prendre son autre cargaison. Si on pouvait conduire tranquillement les animaux des cours sur les quais, il n'y aurait pas de danger, sauf pour les animaux de distilleries et les animaux engraissés à l'étable. Naturellement, les animaux ne seront pas plus maltraités à être conduits sur les quais si les rues ne sont pas encombrées que s'ils étaient conduits à l'étable. On devrait les embarquer en tout temps de 3 heures à 8 heures du matin, et si cela pouvait être fait le mal disparaîtrait en grande partie. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas s'arranger de manière à ce que les animaux soient embarqués entre 3 et 8 heures du matin. Présentement on embarque des animaux de 3 heures du matin à minuit. Il n'y a pas une heure de la nuit ou du jour où l'on n'embarque pas d'animaux dans ce port ; et le fait que des animaux sont amenés à pied pendant le jour, alors qu'il y a beaucoup de trafic sur les quais, leur est très préjudiciable.

Q. Il paraîtrait que des arrangements ne pourraient se faire, ou qu'il n'en a pas été fait, pour embarquer les animaux à l'heure convenable?—R. Ceci a été la difficulté d'un bout à l'autre ici. J'ai moi-même amené des animaux, et je ne l'aurais pas mis une heure dans les cours avant de les conduire au vaisseau, quelle que fût l'heure du jour; parce que, si on ne les envoyais pas, le vaisseau ne les attendait pas probablement.

Q. Est-ce que le vaisseau ne voudrait pas vous permettre d'embarquer vos animaux le soir, une fois que le trafic a cessé?—R. Quelquefois le vaisseau est pressé de partir. J'ai vu des cas où les propriétaires d'animaux étaient tout aussi à blâmer que les compagnies maritimes relativement aux difficultés dans l'embarquement du bétail à Montréal.

M. ACER—Peut-être quand ils voulaient avoir la meilleure place?—R. Oui; il y a beaucoup de vrai là-dedans. Il y a un grand nombre d'exportateurs d'animaux qui vivent dans l'ouest, et lorsqu'ils viennent ici ils veulent retourner le même soir. Leurs animaux arrivent à Montréal entre 9 et 10 heures du matin, et ils veulent les embarquer afin de pouvoir retourner dans leurs demeures.

M. GREENSHIELDS—Est-ce que la presse qu'on met à amener les animaux au vaisseau ne provient pas du fait que les exportateurs craignent que quelques-uns de leurs animaux ne soient laissés en arrière lorsque le steamer met à la voile?—R. Dans certains cas c'est vrai.

M. KENNEDY—Combien de fois avez-vous été laissé en arrière?—R. Pas très souvent; une ou deux fois, je crois.

Q. Est-il à votre connaissance qu'un homme ait engagé de l'espace sur un vaisseau et qu'il ne l'ait pas rempli?—R. Oui.

Q. Et qu'est-il arrivé aux exportateurs qui ont fait celà?—R. Rien.

Q. Qu'arriverait-il dans ce cas, à Baltimore?—R. Je crois qu'un homme aurait à remplir l'espace.

Q. Et ne pensez-vous pas qu'il y ait en cela de l'injustice pour les compagnies maritimes?—R. L'injustice est assez également partagée entre les compagnies maritimes et les exportateurs. Les exportateurs sont tout autant désappointés pour ce qui est d'obtenir de l'espace que ne le sont les compagnies maritimes de ce que l'espace n'est pas rempli.

M. KENNEDY—Je puis citer quatorze cas où le vaisseau n'a pas été rempli par les hommes les mieux posés dans le commerce, après avoir cependant engagé l'espace sur le steamer. D'un autre côté, si le steamer ne peut prendre les animaux, les compagnies paient pour la nourriture des animaux pendant la durée du retard.

M. JOHNS—J'ai vu des compagnies maritimes aller acheter des animaux qui n'étaient pas propres à l'exportation pour remplir l'espace.

Q. Est-ce que ceux qui avait pris l'espace à bord du steamer et qui ne l'avaient pas rempli ne l'ont pas fait?—R. Je ne le crois pas.

Par M. Allan:

Q. Dans le cours de vos traversées, n'avez-vous jamais eu de difficulté à obtenir une quantité suffisante d'eau de bonne qualité pour vos animaux?—R. Je n'ai jamais eu de difficulté relativement à l'eau pour les animaux.

Q. Et vous en avez toujours eu une quantité suffisante?—R. Oui; règle générale, ils condensent l'eau la nuit et elle est froide le matin. Ils nous donnent de l'eau douce jusqu'à ce que nous ayions dépassé le golfe d'une journée, et dans certains cas nous avons de l'eau douce tout le temps. Je les ai vus remplir les futailles d'eau douce avant d'arriver à l'eau salée, afin de nous donner de l'eau douce aussi longtemps qu'ils le pouvaient. Ordinairement ils condensent le matin l'eau dont ils se servent la nuit, et ils condensent le soir l'eau dont ils se servent le jour. Je n'ai jamais eu de difficulté à avoir de l'eau.

Q. Ne pensez-vous pas que les moyens de logement accordés aux hommes sont assez satisfaisants en somme?—R. Non; je pense qu'il devrait y en avoir de meilleurs.

Q. Dans quel sens ?—Je crois qu'ils devraient avoir de meilleures chambres pour se coucher qu'ils n'en ont maintenant, et les hommes devraient avoir un meilleur local pour manger.

Q. N'est-il pas vrai qu'un bon nombre des hommes préfèrent coucher parmi les animaux ?—R. Je ne pense pas qu'ils préfèrent coucher parmi les animaux, mais il y en a un bon nombre qui, s'ils avaient uue meilleure nourriture, préféreraient coucher sur le foin. Naturellement, j'ai vu des cas où on leur servait de meilleurs aliments, et je les ai vus coucher sur le foin alors qu'ils pouvaient avoir un lit. Je crois qu'on devrais prendre bien soin des hommes et qu'on devrait engager de meilleurs hommes pour prendre soin des animaux. Nous avons beaucoup de bon hommes qui font aujourd'hui la traversée de ce port, tout aussi bons que dans n'importe quel port du monde, mais s'il y avait de meilleurs moyens de logement je pense que vous verriez de meilleurs hommes. Je pense que les hommes devraient être bien payés et bien nourris.

M. Smith.—Pensez-vous que les hommes doivent être payés par les contremaîtres ?—R. J'ai déjà payé le contremaître, et celui-ci a payé les hommes.

Q. Vous saviez ce que les hommes devaient toucher ?—R. Oui, il peut y avoir eu des cas où les hommes aient été volés, mais je ne pense pas qu'ils sont nombreux. Il n'y a pas de doute cependant qu'il y a eu des abus dans ce sens.

Ceci termine la déposition du témoin.

John J. Ryan, de Lennoxville, province de Québec, exportateur d'animaux, dépose comme suit :

Par M. Greenshields :

Q. M. Ryan, qu'avez-vous à dire au sujet du commerce d'exportation d'animaux ?—R. J'ai traversé avec des animaux environ dix fois, et j'approuve en grande partie ce qu'a dit le dernier témoin, M. Johns.

Par M. Smith :

Q. N'avez-vous jamais vu des animaux cruellement traités à bord d'un vaisseau ?—R. Non, ils sont bien traités. On en prend bien soin, et j'ai moi-même soigné des animaux pendant la traversée. Les animaux devraient avoir suffisamment d'espace à bord du vaisseau afin de donner aux hommes ample place pour les soigner ; et les stalles sur le pont des gaillards devraient être solides. Je pense que pour le gros bétail l'espace devrait être de 2 pieds 8 pouces.

Q. S'il y avait une règle déterminée fixant l'espace pour chaque animal, stipuleriez-vous que cet espace soit de 2 pieds 8 pouces ?—R. L'espace de 2 pieds 6 pouces ferait pour le bétail d'engraissement. Mais si les animaux étaient gros l'espace devrait être de 2 pieds 8 pouces.

Q. Quelle espèce d'animaux mettriez-vous dans l'espace de 2 pieds 6 pouces ?—R. Cela ferait pour les animaux d'engraissement. Si l'espace était de 2 pieds 8 pouces pour les gros animaux, on pourrait mettre 5 animaux d'engraissement à la place de 4 animaux gras.

Q. Recommandez-vous l'adoption d'éventails mécaniques pour la ventilation ?—R. Oui, je crois qu'ils sont nécessaires sur tous les vaisseaux, mais je ne pense pas que la lumière électrique le soit. Elle serait trop coûteuse et elle augmenterait probablement le prix du fret.

Q. Est-ce qu'il ne serait pas d'un bon secours pour les hommes qui ont soin des animaux, si le vaisseau était éclairé à l'électricité ?—R. Je ne pense pas que cela les aiderait beaucoup.

Q. Vous employez des contremaîtres, n'est-ce pas ?—R. Oui.

Q. Employez-vous des aides ?—R. Parfois je les emploie et parfois le contremaître les emploie.

Payez-vous les hommes vous-même ou si c'est le contremaître ?—R. Quelque fois je paie les hommes, et quelquefois c'est le contremaître. Parfois je fais un ar-

rangement avec les contremaîtres pour prendre soin des animaux, et ils emploient leurs propres hommes.

Q. Est-ce que le contremaître engage les hommes à meilleur marché?—R. Je ne crois pas. Ce ne sont pas les hommes à meilleur marché qui sont les meilleurs.

Q. Est-ce que les bouviers sont bien traités à bord?—R. Sur les vaisseaux à bord desquels j'ai traversé je n'ai rien vu de mal.

Par M. Allan :

Q. Avez-vous reçu des plaintes de la part des hommes ?—R. J'ai reçu des plaintes l'été dernier en tant qu'il s'agissait du logement pour se coucher. Ils n'avaient pas de lits convenables.

Par M. Smith :

Q. Se sont-ils plaints à vous ?—R. Oui.

Q. Avez-vous fait rapport de ces plaintes à la compagnie maritime ?—R. Non.

Q. Au sujet de quel vaisseau se plaignait-on ?—R. C'était, je crois, le *Norwegian.* J'ai expédié des animaux sur tous les vaisseaux de la ligne Allan l'année dernière.

Q. Comment vous en êtes-vous retiré relativement à l'eau ?—R. Je n'ai pas entendu de plaintes.

Q. Il y avait abondamment de l'eau pour les animaux à bord ?—R. Oui ; et la qualité semblait bonne.

Par M. Allan :

Q. N'est-il pas vrai que c'est la coutume générale ici d'affermer aux contremaîtres le soin des animaux et l'engagement des aides ? Vous payez le contremaître tant, et il prend ses propres aides et leur donne ce qu'il lui plaît ?—R. Cela se fait quelque fois.

Q. N'est-ce pas la coutume générale ?—R. Je ne l'ai pas toujours fait.

Q. N'est-ce pas la coutume générale d'après ce que vous connaissez du commerce ? —R. Je ne puis dire cela, monsieur.

Q. Est-ce votre impression que c'est la coutume générale ?—R. Quelques-uns suivent ce plan, et d'autres ne le suivent pas.

Par M. Smith :

Q. Pensez-vous être exposé à avoir des hommes inférieurs pour prendre soin des animaux si vous mettez leur engagement entre les mains des contremaîtres ?—R. Mon expérience est que si vous employez un bon contremaître il engage généralement de bons hommes.

Q. Pensez-vous qu'on doive transporter des animaux sur le pont des gaillards en automne ?—R. Cela dépend si c'est à une époque avancée de l'année. Je pense que le transport serait parfaitement sûr si le steamer était solidement aménagé.

Q. Pensez-vous qu'il y aurait du risque à les transporter sur le pont des gaillards au mois de novembre ?—R. Je ne pense pas qu'il y en aurait. J'ai traversé au mois de novembre, et les animaux qui sont descendus du pont des gaillards étaient tous en bon état. Je recommanderais que les steamers aient toute leur cargaison à bord avant de commencer l'embarquement des animaux. Il résulte une grande confusion du fait que les animaux sont expédiés au vaisseau dans une seule fois, et les animaux souffrent beaucoup de ce que les grosses voitures passent parmi eux.

Ceci termine la déposition du témoin.

Michael Green, de la ville de Montréal, exportateur d'animaux, dépose comme suit :

En réponse à M. Smith :

J'ai entendu lire les recommandations de l'Association des assureurs et de la *Dominion Live Stock Association,* et j'approuve parfaitement ces recommandations. J'approuve aussi les remarques de M. Frankland relativement aux moyens de logement qu'offrent les quais pour les animaux, et quant aux côtés défectueux du présent

système qu'on suit pour les embarquer à bord. Je dirai aussi que les stalles des bestiaux sur le pont des gaillards des steamers devraient être très solides.

Q. Pensez-vous que la lumière électrique soit nécessaire à bord d'un vaisseau à bétail ?—R. Pour ma part, je ne pourrais dire que je la trouve bien nécessaire. Mais je pense que ce serait une immense amélioration si les vaisseaux à bestiaux étaient munis de la lumière électrique.

Q. Pensez-vous que ce serait une très sérieuse question de frais si les vaisseaux à bestiaux posaient la lumière électrique ?—R. Je ne puis parler des frais, et je suis sûr que pas un des exportateurs d'animaux ne désire imposer aux compagnies maritimes d'autres frais que ceux qui sont absolument nécessaires pour mettre les vaisseaux en bon état pour le commerce. Je pense que la lumière électrique est une amélioration qui viendra tôt ou tard, et les armateurs pourraient tout aussi bien l'adopter maintenant que plus tard.

Q. Etes-vous en faveur d'en faire l'objet d'un règlement officiel décrétant que tous les vaisseaux qui transportent des animaux soient munis de la lumière électrique ?—R. Je ne puis dire que je suis en faveur de cela, mais ce serait une immense amélioration pour le commerce si ces steamers avaient la lumière électrique, et je ne pense pas que cela coûterait très cher. Je n'ai pas beaucoup d'expérience pour ce qui est d'avoir traversé à bord d'un vaisseau à bestiaux, mais je sais que dans le roulis du vaisseau pendant le gros temps il n'est pas très sûr pour les hommes d'aller parmi les animaux à la noirceur. Un homme est très gêné s'il lui faut aller à l'entrepont d'un vaisseau une lampe à la main et s'il n'a qu'une main libre pour s'occuper des animaux.

Q. Ceci veut dire, je suppose, que vous recommanderiez la lumière électrique? R. Je la recommanderais fortement si elle ne coûte pas trop cher. Je ne sais comment les hommes sont traités à bord par expérience personnelle, mais j'ai souvent entendu des plaintes relativement au traitement qu'ils recevaient. J'ai traversé à bord d'un vaisseau à bestiaux de Boston, il y a quelques années, et les animaux étaient aussi bien traités qu'il était possible de le faire. Je ne sache pas que je puisse suggérer d'autres améliorations que celles qui ont été parfaitement exposées dans les recommandations faites au gouvernement, et au cours des dépositions des différents témoins. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. Frankland lorsqu'il dit qu'on ne devrait pas expédier d'animaux après le 1er novembre.

Q. Je suppose qu'à votre avis on peut expédier des animaux jusqu'à la fin de la navigation sur le Saint-Laurent ?—R. Oui ; on pourrait les expédier sans danger jusqu'à la fin de la navigation sur le Saint-Laurent si les recommandations de l'Association des assureurs étaient mises en pratique et si les stalles du pont des gaillards étaient solides.

Q. Pensez-vous que les animaux souffrent du froid sur le pont des gaillards ?—R. Ils ne souffriraient pas autant du froid qu'ils souffriraient d'être trempés. On peut tenir les animaux chaudement même sur le pont des gaillards en leur donnant une bonne litière et une nourriture abondante. Le froid ne les affecte pas du tout. Tant qu'on tient les animaux à sec et qu'ils ont une litière sèche pour se coucher, il n'y a pas de danger qu'ils aient froid.

Par M. Cunningham :

Q. Lequel, pensez-vous, de l'exportateur ou de la compagnie maritime doit employer les préposés au soin des animaux ?—R. Je ne pense pas qu'un grand nombre de compagnies maritimes consentent à entreprendre d'engager les bouviers, mais, qu'elles y consentent ou non, je ne serais pas en faveur de ce système, parce que je pense que les exportateurs peuvent mieux juger quels sont les hommes qu'ils doivent expédier pour prendre soin de leurs animaux. Les compagnies maritimes ont assez à faire pour employer leurs propres hommes, et l'exportateur d'animaux est meilleur juge qu'elles des hommes qu'ils lui faut pour prendre soin de son bétail.

M. Smith.—Je crois que les exportateurs d'animaux sont tous d'accord sur ce point.

M. Greenshields.—Quel salaire donnez-vous à votre contremaître, règle générale ? —R. Ceci varie selon la responsabilité qu'il assume et selon ce qu'il vaut, à mon

avis. J'ai donné à des hommes jusqu'à $100, et à d'autres $40. J'ai payé des aides $40 par voyage, et de cette somme en descendant jusqu'à $10.

Q. Engagez-vous vos aides vous-même?—R. Oui, monsieur; je les emploie chaque fois et je les paie moi-même. Il s'est présenté un ou deux cas isolés où je n'ai expédié que 20 ou 30 têtes de bétail, et il ne me serait pas profitable d'expédier un contremaître pour un aussi petit nombre d'animaux. Je les ai mis sous les soins d'un autre contremaître à bord, qui y a vu. Naturellement quand j'expédie un chargement d'animaux, j'emploie mes propres hommes et mes propres contremaîtres pour en avoir soin.

Q. Que recommandez-vous quant à l'espace qu'on devrait accorder à chaque animal à bord?—R. Je suis d'avis qu'on devrait accorder à chaque animal un espace de 2 pieds 8 pouces.

Q. Etes-vous en faveur de mettre la nourriture des animaux sur le dessus des stalles?—R. Non, monsieur. J'ai été témoin d'un cas, dans le port de Montréal, il y a quelque temps, où on avait mis une certaine quantité de nourriture sur le dessus des stalles, et avant que le vaisseau n'eût quitté le quai, les stalles avaient cédé sous le poids du fourrage et environ 40 ou 50 moutons furent précipités dans le fleuve et se noyèrent. Ceci se passait vis-à-vis du quai, et avant que le vaisseau n'eût quitté son mouillage.

M. Greenshields—Dans le cours de cette enquête on a recommandé de nommer un inspecteur officiel pour surveiller le commerce d'animaux dans le port. Seriez-vous d'avis que les devoirs de l'inspecteur soient définis par le gouvernement ou qu'ils soient en grande partie laissés à sa discrétion?—R. Un inspecteur n'est d'aucune utilité si quelque chose est laissé à sa discrétion. Les règlements doivent être déterminés sous ses yeux afin que chacun sache ce qu'il a à faire, et de manière que l'inspecteur ait très peu de difficultés à les faire exécuter. Il aura beaucoup de difficultés à exécuter son devoir si on laisse quelque chose à sa discrétion.

Q. Avez-vous été témoin d'actes de cruauté à l'égard des animaux que vous avez expédiés?—R. Non, sauf ce que j'ai vu sur les quais, et lorsqu'on amène à pied les animaux au vaisseau. Je n'ai jamais traversé avec des animaux du port de Montréal, mais s'ils étaient maltraités pendant la traversée on m'en ferait rapport d'Angleterre.

Q. N'avez-vous jamais entendu parler d'actes de cruauté envers les animaux à bord d'un vaisseau?—R. Je n'en ai jamais entendu parler.

Ceci termine la déposition du témoin.

Le capitaine Howard, du port de Montréal, dépose comme suit:

Par M. Smith:

Q. Voudriez-vous, capitaine Howard, nous faire part de votre manière de voir relativement à l'expédition du bétail dans le port de Montréal?—R. J'ai lu la plupart des témoignages qui ont été donnés ici, et j'en ai entendu une bonne partie. J'ai entendu la recommandation de M. Kennedy relativement à la pose d'une troisième voie sur les quais pour accommoder le commerce d'animaux, et si cette recommandation pouvait être mise en pratique, il n'y a pas de doute qu'il s'ensuivrait de grands avantages. Il me semble, d'après le témoignage de M. Johns, que si les affaires étaient convenablement réglées, il n'y aurait pas beaucoup de difficultés à accommoder les animaux sur les quais, parce que tout l'embarras semble provenir du manque d'entente entre les agents maritimes et les exportateurs d'animaux. M. Johns a clairement et franchement admis qu'il existait un grand mal dans le fait que chaque propriétaire d'animaux voulait mettre son bétail à bord le premier. Les espaces ne sont pas distribués d'avance aux différents expéditeurs d'animaux, et chacun essaie d'embarquer le premier afin d'avoir la meilleure place qu'il peut à bord. M. Kennedy sait tout aussi bien que moi qu'on fait partir les animaux des cours alors qu'il est impossible de les emberquer. Je me suis trouvé ici au moment où un vaisseau à bestiaux prenait son chargement, et j'ai vu les grands chariots à roulettes de la compagnie Shedden et des compagnies de chemins de fer, qui prennent 25 pieds pour

tourner, se faire un chemin parmi les animaux sur les quais en les bousculant. Ceci cause une grande confusion, et je croirais que cela doit être très préjudiciable aux animaux. L'automne dernier, le capitaine-adjoint du port a failli être tué par ces animaux. Sa voiture a été démolie par eux et il a failli y trouver la mort. Tout ceci provient du manque de système dans le chargement des animaux. Si on mandait par téléphone d'amener les animaux, et s'il n'était pas permis de les amener avant qu'ordre ne soit donné, chaque troupeau d'animaux pourrait venir tranquillement sans encombrement, mais quand les troupeaux sont amenés à la course à la fois, ils montent sur les piles de rails, sur les tas de vieux fer, et se trouvent mêlés aux voitures, puis il faut ensuite payer les pots cassés. Ce n'est pas la faute du quai ou du vaisseau, mais c'est la faute des propriétaires d'animaux qui amènent leur bétail avant que le vaisseau ne soit prêt à le prendre,

Q. Est-ce que les compagnies maritimes ne pourraient pas arrêter un plan avec les exportateurs de bestiaux par lequel ils diraient: Une certaine partie du pont vous est réservée, et vous y mettrez vos animaux?—R. Certainement, ils devraient avoir tout un programme, et si cet espace était distribué d'avanee il n'y aurait pas de nécessité à amener les animaux à la course tous à la fois. Les propriétaires d'animaux arrivent ici de l'ouest le matin, et ils veulent se hâter de retourner à Toronto le même soir. Ils vont dire au capitaine Barclay, de la ligne Allan, ou au capitaine Read, de la ligne Dominion: "Venez donc comme un bon garçon me faire mettre mes animaux à bord car je désire retourner à la hâte chez moi." Naturellement, M. Barclay veut être obligeant envers ces personnes et il tâche de les satisfaire, et il leur permet d'amener en grande hâte leurs animaux au steamer. Je connais très bien le commerce du bétail, car j'ai été le premier à amener des animaux à Montréal, et je sais qu'il est préjudiable aux gros animaux de distillerie de les amener sur le quai au milieu de toute cette confusion lorsqu'il fait chaud. J'ai vu un grand nombre d'animaux venir juste au moment où le pont du canal était ouvert, et ils ont dû attendre à cet endroit pendant 20 minutes, alors que survint un autre troupeau qui créa beaucoup de confusion. Tout cela est le résultat d'un manque de système. Il devrait y avoir un homme qui aurait le pouvoir d'empêcher le second troupeau de venir jusqu'à ce que les autres animaux aient traversé le pont et qu'ils soient près du vaisseau. Il serait bon d'avoir sur les quais une voie spéciale pour les animaux, si nous avions amplement de place. Mais nous n'en avons pas présentement. J'espère vivre assez longtemps pour voir l'exécution des améliorations du port, et nous aurons alors double voie sur les quais et d'amples moyens de logement pour le commerce. En attendant, si on enlevait aux compagnies maritimes une partie quelconque du local qui leur est présentement réservé pour accommoder le commerce d'animaux, ce serait dépouiller Pierre pour habiller Paul, car il vous faudrait leur enlever le terrain, ce dont ils ont bien besoin pour leur propre cargaison. M. Kennedy semble ne pas comprendre l'affaire. J'ai de lui une très haute opinion, mais il fait erreur lorsqu'il dit que nous pouvons mettre une troisième voie sur les quais. Nous pouvons mettre une voie à l'extrémité inférieure des quais, mais si les animaux sont expédiés de là il vous faudra les conduire aussi loin à partir de cette extrémité-ci des quais pour vous rendre à l'extrémité inférieure, qu'il vous faut maintenant les conduire à partir de la cour de la Pointe Saint-Charles jusqu'au présent endroit d'embarquement. Je crois que les animaux doivent se rendre au vaisseau, et non pas le vaisseau aux animaux. J'ai parlé à M. Kennedy d'un système semblable à celui qui existe à New-York, par lequel ils transportent dans des allèges les animaux au steamer, et je pense qu'il n'y aurait pas de difficultés à expédier des animaux ici si cela était fait. Un remorqueur pourrait très facilement amener ces allèges contre le courant. L'allège pourrait s'approcher du vaisseau, et les animaux pourraient être mis directement à bord. A New-York, si l'allège se rend auprès du vaisseau et que celui-ci ne soit pas prêt à prendre le bétail, l'allège retourne et le vaisseau est tenu de payer les frais du voyage de l'allège la prochaine fois. Je me suis fait un devoir d'aller à New-York pendant deux ou trois étés, et j'y ai examiné les cours à bestiaux, et le système qu'ils avaient pour expédier le bétail.

Q. Pensez-vous qu'il serait avantageux si les compagnies maritimes et les exportateurs d'animaux adoptaient un système par lequel les compagnies donne-

raient un programme à l'exportateur lui indiquant exactement l'endroit où mettre ses animaux à bord ? Est-ce que ceci n'enpêcherait pas la confusion résultant de la hâte qu'on met à amener les animaux au vaisseau ?—R. Je crois que ce serait d'un grand avantage. L'espace devrait être distribué aux différents exportateurs d'après la loi du premier rendu premier servi. Le premier qui viendrait ferait réserver son espace, et ainsi de suite, jusqu'a ce que le vaisseau soit rempli. Ils ne craindraient pas alors d'avoir une mauvaise place à bord. Je suis bien sûr que si cela était suggéré à M. Allan ou à M. Torrance, ils distriburaient l'espace de cette façon, et il n'y aurait pas d'encombrement ou de difficultés.

M. Kennedy—Si nous avions trois ou quatre exportateurs, au lieu de 150, dans ce pays, ceci pourrait se faire, mais nous avons parfois sur le même vaisseau jusqu'à vingt différentes consignations. Un homme qui aurait réservé son espace se trouverait peut-être à avoir ses animaux sur le chemin de fer à Brockville lorsque le vaisseau est prêt à commencer à charger, et si vous êtes obligé de l'attendre il vous faut retenir tous les autres animaux jusqu'à ce que les siens arrivent. Il est impossible de suivre dans ce port le système que vous suggérez, parce qu'il y a un trop grand nombre d'exportateurs et que vous ne pouvez les faire marcher dans cet ordre consécutif.

M. Greenshields—Si vous accordez un espace à un homme et que son bétail n'arrive pas, il vous faut faire attendre tous les autres animaux ?—R. Oui ; un homme peut ne pas arriver à temps avec ses animaux, et s'il n'arrive pas il nous faut donner son espace au suivant. Je ne pense pas que nous puissions remédier à cela.

Le capitaine Howard—Je ne pense pas que cette voie supplémentaire sur les quais y remédiera.

M. Kennedy—Vaut-il la peine d'avoir toutes ces difficultés de jour en jour pour l'absence de quelques rails sur les quais ?

Le capitaine Howard—Je n'ai pas d'objection aux rails, mais nous n'avons pas de place sur les quais pour les poser. Au hangar de la ligne Dominion vous avez la voie du Grand-Tronc et celle du Pacifique canadien, et si vous mettez une autre voie la ligne du Dominion n'aura pas de place pour décharger ses vaisseaux. Même aujourd'hui nous n'avons qu'un petit chemin en cet endroit, et aussi est-il très petit.

M. Kennedy—Ne serait-il pas juste, je vous le demande, pour les exportateurs d'animaux, d'obliger les compagnies maritimes à enlever leur cargaison de main-morte des quais au lieu de l'y laisser pendant un semaine ?

Le capitaine Howard—Il n'y reste pas de cargaison de main-morte pendant une semaine. Le Grand-Tronc amène 100 wagons pendant la nuit, et ils les déchargent et les rechargent, et les wagons repartent le soir suivant à six heures.

M. Kennedy—N'est-il pas vrai que des marchandises sont laissées sur les quais pendant des jours et des jours.

Le capitaine Howard—Non ; les seules choses qu'on y laisse sont du sel et des tas de ferrailles, mais cela n'entrave pas beaucoup les animaux. Si vous faites seulement des arrangements convenables entre les agents maritimes et les exportateurs d'animaux relativement à la question d'amener les animaux sur les quais, je vous garantis qu'il n'y aura pas beaucoup de difficultés.

M. Kennedy—Ce système de distribuer d'avance l'espace à chaque consignation d'animaux ne pourra jamais être mis en vigueur.

M. Green—Si vous n'aviez qu'un vaisseau à charger à la fois vous pourriez le faire, mais parfois nous avons quatre ou cinq vaisseaux qui se chargent en même temps. Avec tous ces vaisseaux qui se chargent en même temps et tous ces animaux qui viennent sur les quais pour se rendre à ces vaisseaux, il leur faut venir en contact. Par exemple, il peut y avoir 500 têtes au quai de la ligne Allan, 500 au hangar de la ligne Dominion et 500 autres qui se rendent au quai des lignes Reford, et vous auriez ces 1,500 animaux réunis en un immense troupeau qui bloquerait tout. J'ai vu des animaux massés ainsi en grand nombre, et j'en ai vu tomber à l'eau, et en essayant d'empêcher cela nous avons failli être tués nous-mêmes.

M. KENNEDY—J'aimerais à savoir s'il y a un endroit sur les quais où l'on puisse, pendant le jour, embarquer même 100 têtes d'animaux ?

Le capitaine HOWARD.—Oui ; si les 100 têtes d'animaux se rendent au vaisseau en un seul troupeau, et si le vaisseau est prêt à les recevoir. Les quais sont destinés au commerce et non pas à une cour à bestiaux.

M. KENNEDY.—Il n'y a pas de place sur les quais pour embarquer les animaux, mais si on les amène en chemin de fer et qu'on les mette directement sur le vaisseau, il n'y aura pas de confusion. Tant qu'on les amènera à pied, comme on le fait maintenant, il y aura assurément de la confusion et des difficultés.

M. SMITH.—Croyez-vous qu'il soit impraticable de poser une troisième voie.

Le capitaine HOWARD.—Je le crois, monsieur, avec l'espace que nous avons aujourd'hui à notre disposition. Je pense que si nous posions une troisième voie elle intercepterait immédiatement le commerce.

Q. Avez-vous des recommandations à faire quant à la manière d'obtenir des moyens de logement pour les animaux jusqu'à ce qu'on ait ces nouvelles améliorations ? —R. Il devrait y avoir une entente entre les agents du vaisseau et les exportateurs, par laquelle les animaux ne devraient être amenés sur les quais que lorsqu'on en aura besoin. Si l'agent du vaisseau donne ordre de faire venir les animaux et qu'il constate dans la suite que le vaisseau n'est pas prêt à les recevoir, il devrait téléphoner aux cours à bestiaux de retenir ces animaux jusqu'à une certaine heure.

Q. Vous pensez que c'est l'absence d'un arrangement entre les exportateurs et les agents maritimes qui crée cette confusion ?—R. Je le crois.

Par M. Greenshields :

Q. Y a-t-il de la place sur les quais pour permettre aux vaisseaux de lignes régulières d'ériger même un petit bâtiment pour loger quelques animaux et les abreuver ?—R. Non.

Q. On ne peut ériger d'abris pour les animaux sur les quais ?—R. Non ; il n'y a pas de place. Si on donnait à boire aux animaux ils n'auraient pas besoin d'eau sur les quais.

Q. Comme question de fait, ne reste-t-il pas sur les quais de la cargaison de main-morte pendant des semaines entières ?—R. Non ; le sel et les ferrailles sont les seules choses qui y restent, et ceci ne gêne pas les animaux.

Q. Est-ce qu'on ne permet pas à des rails de chemin de fer de rester sur les quais pendant des semaines entières ?—R. On les enlève en extraordinairement peu de temps. N'était-ce le fait qu'on peut amener des wagons sur les quais, on ne pourrait enlever les rails en cinq fois le temps qu'on le fait maintenant. Si le Grand-Tronc reçoit une cargaison complète de rails, le vaisseau se rend à la Pointe du Moulin-à-Vent, et ils enlèvent toute la cargaison en quelques semaines. Parfois le Grand-Tronc aura 8,000, 10,000, ou 12,000 tonnes de rails, et il faut lui donner le temps d'enlever cette énorme cargaison. S'il y a 10,000 tonnes de rails à la Pointe du Moulin-à-Vent, ceci n'a rien à faire au commerce d'animaux, car les animaux ne sont pas embarqués à cet endroit.

M. GREEN.—J'ai vu embarquer un grand nombre d'animaux lorsqu'il y avait une énorme quantité de ferrailles sur le quai de la ligne Allan.

Q. Avez-vous quelque chose à faire directement avec l'embarquement des animaux ? N'avez-vous jamais été à bord d'un vaisseau pendant qu'on embarquait des animaux ?—R. Oui ; très souvent. M. Reford avait ici un vaisseau qui devait prendre un chargement d'animaux du Nord-Ouest, et il vint me trouver pour savoir ce qu'il devait faire de ce vaisseau. Je lui ai fait amener les animaux à Hochelaga, et nous avons fait construire une passerelle du train au vaisseau ; mais il a fallu 48 heures pour embarquer ces animaux du Nord-Ouest, et ils ont intercepté tout le trafic de cette partie des quais.

M. ACER.—Que pensez-vous s'il y avait un inspecteur officiel qui donnerait des ordres quant à la manière et à l'heure à laquelle les animaux devraient être embarqués ?—R. Je pense que cela serait d'un grand avantage et contribuerait à diminuer le mal.

M. ACER.—En rendant témoignage j'ai dit que je ne pensais pas qu'il servirait à grand'chose d'avoir un inspecteur officiel, mais après avoir entendu ce témoignage je crois que si un bon inspecteur était nommé et qu'on ne pourrait corrompre, on serait loin d'avoir autant de difficulté qu'on en éprouve aujourd'hui dans l'embarquement des animaux.

Q. Croyez-vous que l'inspecteur officiel doive relever du bureau du gardien de port, ou êtes-vous d'avis que ce fonctionnaire soit directement nommé par Ottawa ?

LE CAPITAINE HOWARD.—Il devrait y avoir un homme nommé directement par Ottawa et indépendant de tout le monde. Il devrait être compétent, indépendant de tous, et ne relever que du gouvernement.

M. SMITH.—Est-ce aussi votre manière de voir, M. Acer ?

M. ACER.—Oui.

LE CAPITAINE HOWARD.—Il y a une autre chose dont je désire parler, relativement aux hommes qui font la traversée pour prendre soin des animaux. J'ai vu ces individus monter à bord, et ce sont, règle générale, d'assez durs-à-cuire. Ils s'y rendent, et quelques-uns sont en réalité jetés à bord, car les intéressés font n'importe quoi pour avoir leur nombre d'hommes au complet. Cette remarque s'applique à un grand nombre d'entre eux mais non pas à tous; il y a de bons hommes parmi eux.

M. SMITH.—Nous avons entendu dire que des clergymen font la traversée avec des animaux ?—R. Oui ; mais ils s'arrangent de manière à passer par la première. Le Dr. Baker m'a dit aujourd'hui que pendant l'été il est tout le temps assiégé de demandes de personnes qui veulent traverser.

M. KENNEDY.—Vous seriez surpris de connaître la classe d'hommes qui désirent traverser pour le soin des animaux dans le but d'obtenir un passage gratuit.

LE CAPITAINE HOWARD.—Je suis d'avis que si les bouviers étaient régulièrement inscrits sur le rôle d'engagement. il en vaudrait bien mieux pour tous les intéressés. Je ne pense pas que les contremaîtres doivent être inscrits sur le rôle d'engagement, parce qu'ils sont une classe d'hommes différente, qu'ils reçoivent de bon salaires et qu'ils connaissent leur affaire. Je n'obligerais pas le contremaître à signer le rôle d'engagement s'il ne le voulait pas, mais si vous mettez les hommes sur le rôle d'engagement vous aurez une meilleure catégorie de bouviers. Si vous obtenez une classe d'hommes respectables, c'est très bien Mais si vous avez de piètres individus qui, ivres quand ils montent à bord ici, et le sont jusqu'en bas de la Pointe au Père, ils prendront leur nourriture de n'importe qu'elle façon. Si les hommes touchent un salaire convenable je pense que vous pouvez avoir une bonne catégorie d'hommes pour traverser avec les animaux, et on devrait bien les traiter à bord.

M. SMITH.—Quelle est votre objection à ce que l'inspecteur exécute son devoir sous la direction du gardien de port? Le gardien de port est déjà obligé d'examiner le vaisseau quant à son bon état, et est-ce que lui ou son adjoint ne pourrait pas donner un certificat quant au bon état du vaisseau pour le transport des animaux ?

LE CAPITAINE HOWARD.—Je pense que le fonctionnaire qui surveillerait l'embarquement des animaux devrait être indépendant du gardien de port, et de qui que ce soit. Si le gardien de port surveille la cargaison de main-morte et les autres affaires du vaisseau, il en a assez.

Q. Oui ; mais il a des adjoints ?—R. Il n'a pas d'adjoints pour surveiller le commerce d'animaux. Je voudrais qu'un homme de premier ordre, compétent, ayant de l'expérience dans le commerce d'animaux, et qui connaisse tout ce qui a trait à ce commerce, fût nommé. Un fonctionnaire nommé à cette position devrait l'être directement par le gouvernement d'Ottawa; il devrait être indépendant de tout le monde, et ne relever que du gouvernement.

M. PRICE.—Est-ce que les lignes régulières n'ont pas récemment érigé un certain nombre de hangars sur les quais ?—R. Oui ; elles en ont érigé un bon nombre l'année dernière.

Q. Ne pensez-vous pas qu'elles pourraient prendre un peu d'espace dans le but d'ériger des abris pour environ 100 animaux ?—R. Elles n'ont pas d'espace pour cela. Les hangars qu'elles ont érigés ne pouvaient guère servir aux animaux.

M. GREEN.—Ils étaient assez bons pour ce qu'ils étaient.

M. KENNEDY.—Si elles ne peuvent faire de meilleures améliorations que celles-là, nous n'en voulons pas.

M. PRICE.—Je crois que c'était un mouvement dans la bonne direction. Je suis moi-même allé sur les quais tous les jours pour expédier des animaux ; et je puis dire que règle générale, des hangars à marchandises sont en partie vides. Pourquoi les compagnies maritimes ne céderaient-elles pas une partie de ces hangars pour l'accommodement des animaux comme pour la cargaison ? Ce commerce d'animaux est tout aussi important que le commerce de marchandises.

Le capitaine HOWARD.—Je le crois aussi, et il n'y a personne qui ferait plus pour le bien-être des animaux que moi ; mais le bétail n'a pas de moyens de logement sur les quais. Rien me fait plus de peine que de voir certains de ces individus qui conduisent les animaux sur les quais, maltraiter les animaux au moyen d'un long bâton armé d'une lance, comme si l'animal était un sac de sable.

M. PRICE.—Je pense que si les commissaires du havre disaient aux armateurs : "Nous désirons avoir telle proportion de vos hangars pour le commerce d'animaux," nous pourrions avoir plus de logement. Je pense que la chose pourrait se faire d'après ce que je connais des hangars ; parce que je sais que les hangars ne sont pas toujours occupés. Je pense qu'une partie de ces hangars devrait être libre lorsqu'arrive le moment d'embarquer les animaux.

Ceci termine la déposition du témoin.

MONTRÉAL, 9 janvier 1891.

Le 9 janvier 1891, l'enquête est reprise sous la présidence de M. William Smith, sous-ministre de la marine.

HENRY MACKAY, préposé à l'engagement des matelots, du port de Montréal, dépose comme suit :—

Par M. Smith :

Q. Avez-vous déjà engagé des bouviers en les inscrivant sur le rôle d'engagement du vaisseau, M. Mackay ?—R. Oui ; je l'ai fait. J'ai une liste des bouviers qui ont été engagés et qui son partis ainsi à bord des vaisseaux cette année.

Q. Combien de bouviers avez-vous engagé cette année ?—R. J'ai engagé 420 bouviers qui sont partis sur 29 vaisseaux après avoir signé le rôle d'engagement ; et la plupart de ces vaisseaux étaient des navires allant à la cueillette.

Q. N'en avez-vous pas engagé pour les lignes régulières ?—R. Non. Je produis ici un état qui indique le nombre de bouviers qui ont été engagés et qui ont signé le rôle, et les vaisseaux sur lesquels ils sont montés.

BUREAU D'ENGAGEMENT DES MATELOTS,
PORT DE MONTRÉAL, 6 janvier 1891.

LISTE des vaisseaux qui ont engagé des bouviers en 1890.

Date.	Nom du vaisseau.	Nombre d'hommes employés.
1890.		
12 mai	Vedra	7
19 do	Michigan	9
31 do	Ashborne	14
3 juin	Oxenholme	16
3 do	Straits of Magellan	12
5 do	Idaho	12
9 do	City of Lincoln	20
30 do	Electrique	10
4 juill	Vedra	8
14 do	Norse King	10
16 do	Michigan	18
18 do	Oxenholme	16
21 do	Straits of Magellan	14
24 do	City of Lincoln	20
25 do	Straits of Gibraltar	9
29 do	Ashburne	4
8 août	Ripon City	18
30 do	Michigan	.....
1er sept	City of Lincoln	24
2 do	Florida	15
4 do	Oxenholme	15
10 do	Sireca	13
11 do	Straits of Magellan	15
16 do	Straits of Gibraltar	18
24 do	Caragena	14
14 oct	Ripon City	13
23 do	Michigan	23
23 do	Oxenholme	14
31 do	Straits of Magellan	15
	Total, 29 vaisseaux	420

HENRY McKAY,
Préposé à l'engagement des matelots.

Q. Les honoraires sont de 50 cents par homme pour l'engagement des bouviers ?—R. Oui.

Q. Est-ce que quelques-uns des capitaines ou des agents ont déjà refusé de verser ces honoraires ?—R. Non.

Q. Savez-vous pourquoi les lignes régulières n'inscrivent pas ces hommes sur le rôle d'engagement ?—R. Elles disent qu'elles les transportent à titre de passagers.

Q. Leurs noms sont-ils inscrits sur la liste des passagers ?—R. Ceci ne tombe pas sous mon contrôle, mais ce ne sont pas des marins.

Q. Quelle est la définition du mot marin en droit ?—R. La loi anglaise et la loi canadienne disent : "Le mot marin comprendra toute personne, sauf les pilotes et les apprentis duement engagés et inscrits, employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un vaisseau."

Q. Etes-vous d'avis que les bouviers sont des marins sous l'empire de la loi ?—R. Je le croirais. Dans certains cas, le vaisseau les transporte à titre de marins et les inscrit sur le rôle d'engagement. Comme je l'ai dit déjà, 420 bouviers en tout ont été engagés l'année dernière à titre de marins, et 595 hommes ont été congédiés ici de différents vaisseaux. Seize hommes étaient inscrits sur le rôle d'engagement du vaisseau. C'étaient tous des bouviers. Quelques-uns des vaisseaux les ont inscrits sur le rôle d'engagement en mer. Je produis maintenant la liste des bouviers congédiés ici qui sont inscricts sur le rôle d'engagement.

BUREAU D'ENGAGEMENT DES MATELOTS.
PORT DE MONTRÉAL, 6 janvier 1891.

LISTE des vaisseaux qui ont congédié des bouviers en 1890.

Date.	Nom du vaisseau.	Nombre d'hommes employés.	Port auquel ils ont été engagés.
1890.			
2 mai	Warwick	11	Gonrock.
10 do	Circe	1	Glasgow.
27 do	Toronto	21	Liverpool.
13 juin	Warwick	13	Glasgow.
19 do	Circe	20	Gonrock.
26 do	Lake Huron	10	Liverpool.
2 juill	Amarynthia	24	Gonrock.
8 do	Lake Ontario	8	Liverpool.
10 do	Alcides	9	Greenock.
15 do	Oxenholme	3	Liverpool.
15 do	Colina	2	A bord.
16 do	Pomeranian	11	Gonrock.
18 do	Straits of Magellan	6	Liverpool.
21 do	Lake Winnipeg	7	do
21 do	Circe	14	Gonrock.
21 do	Lake Superior	20	Liverpool.
29 do	Storm King	12	Graves End.
29 do	Lake Huron	11	Liverpool.
31 do	Warwick	19	Glasgow.
31 do	Grecian	6	En mer.
7 août	Siberian	35	Gonrock.
8 do	Toronto	8	Liverpool.
13 do	Lake Ontario	18	do
13 do	Alcides	9	Glasgow.
19 do	Colina	1	A bord.
22 do	Circe	9	Gonrock.
26 do	Lake Superior	16	Liverpool.
28 do	Oxenholme	6	do
28 do	Assyrian	8	Au large de Douvres.
3 sept	Warwick	6	Garock.
8 do	Sarmatian	20	En mer.
8 do	Amarynthia	19	Greenock.
10 do	Alcides	7	Gonrock.
10 do	Lake Ontario	16	Liverpool.
23 do	Colina	7	Gonrock.
24 do	Circe	9	do
30 do	Earl King	5	Graves End.
4 oct	Lake Huron	13	Liverpool.
14 do	Warwick	17	Glasgow.
14 do	Amarynthia	15	Gonrock.
15 do	Oxenholme	3	Liverpool.
16 do	Lake Nepigon	8	do
21 do	Alcides	6	Greenock.
23 do	Lake Ontario	15	Liverpool.
26 do	Colina	6	A bord.
26 do	Buenos Ayrean	13	Gonrock.
26 do	Sarnia	13	Liverpool.
31 do	Circe	4	Gonrock.
31 do	Lake Winnipeg	4	Liverpool.
10 nov	Lake Superior	12	do
14 do	Dominion	10	do
14 do	Warwick	8	Glasgow.
17 do	Oregon	6	Liverpool.
20 do	Lake Huron	4	do
20 do	Amarynthia	11	Gonrock.
	Total, 55 vaisseaux	595	

HENRY McKAY,
Préposé à l'engagement des matelots.

Je dirai que le *Buenos Ayrean* a engagé 13 hommes par l'entremise du préposé aux engagements, à Liverpool.

Q. A Montréal, les lignes régulières ne les engagent pas par votre entremise?—R. Non.

Q. Existe-t-il une punition pour l'admission de ces hommes à bord d'un vaisseau sans les inscrire sur le rôle d'engagement?—R. Oui; je pense qu'il y a une punition de £5 pour un homme qui est engagé ainsi en Angleterre, et une amende de $20 en vertu de la loi canadienne.

Q. N'avez-vous jamais dit aux agents des lignes régulières que la loi exigeait que ces hommes fussent engagés par votre entremise?—R. Oui; je le leur ai dit à tous. La circulaire qui a été lancée par la chambre de commerce en 1887 indiquerait qu'ils ont le privilège de les inscrire à titre de passagers. Cette circulaire dit: "Il est venu à la connaissance de la chambre de commerce que des personnes sont employées ou engagées sur des steamers en qualité de bouviers; que, pour ce qui est de certains steamers à bord desquels ces individus sont engagés ou employés, ils ne sont pas inscrits sur le rôle d'engagement et leurs noms ne sont pas non plus mis sur la liste des passagers. Le capitaine d'un vaisseau à bord duquel les conditions ne sont pas accomplies, pour chaque infraction aux stipulations susdites, encourt une amende de £5, imposée par l'article 157 de l'acte de la marine marchande, de 1854. La chambre de commerce désire attirer l'attention sur la punition qu'on encourt en négligeant de se conformer aux stipulations qui précèdent, et elle désire que les directeurs de bureaux de commerce maritime, lors du déchargement des cargaisons, attirent l'attention des capitaines sur cette question, et qu'ils voient à ce que les bouviers aient été duement inscrits et décrits sur le rôle d'engagement." La loi semble décréter que lorsque les bouviers ne font pas un service quelconque et qu'ils reviennent tout simplement d'Angleterre, ils doivent être inscrits sur la liste des passagers ou sur le rôle d'engagement. Certains vaisseaux n'ont pas le privilège de transporter des passagers, et d'autres n'en transportent qu'un nombre restreint; et lorsque ce nombre est au complet il leur faut mettre les bouviers sur le rôle d'engagement.

Q. Mais s'ils font du travail à bord du vaisseau, ce sont des marins?—R. Certainement.

Q. Et est-ce que ces hommes reviennent étant inscrits sur la liste des passagers?—R. Non. Il y a eu 595 hommes qui sont revenus en qualité de bouviers, et ils ont été congédiés ici.

Q. Ont-ils reçu leur congé par votre entremise?—R. Ils sont inscrits comme déserteurs vu qu'on doit en rendre compte.

Q. Ne cherchez-vous pas à savoir pourquoi les bouviers qui traversent pour travailler à bord du vaisseau ne sont pas inscrits sur le rôle d'engagement?—R. Oui; mais ils ne les mettent pas sur le rôle d'engagement, et je ne puis l'exiger.

Q. La loi est assez claire. Il y a une punition de £5 pour chaque infraction?—R. Oui; mais les vaisseaux partent et je n'ai pas le moyen de l'établir. Ils prennent un nouveau rôle d'engagement de l'autre côté, et le vaisseau revient. Il appartient aux autorités de l'autre côté d'y voir.

Q. Vous n'avez jamais tenté d'établir par des procédés légaux si vous aviez le pouvoir de les obliger à inscrire les bouviers sur le rôle d'engagement?—R. Je ne l'ai jamais fait. Il a été expédié 123,000 animaux du port de Montréal, et si on met un homme par 25 têtes ceci ferait environ 5,000 hommes qui sont partis d'ici en qualité de bouviers.

Q. Et ces 5,000 hommes auraient dû vous payer 50 centins chacun s'ils avaient été inscrits sur le rôle d'engagement?—R. Oui.

M. Allan.—Il vaudrait peut-être la peine de tenter la chose devant les tribunaux.

Ceci termine la déposition du témoin.

James G. Shaw, gardien du port de Montréal, dépose comme suit:

Je suis gardien du port de Montréal depuis 15 ans et j'ai un aide appelé sous gardien de port.

Par M. Smith :

Q. Quel est le traitement du gardien de port ?—R. Le traitement du gardien de port est de $2,000 par année, et celui du sous-gardien est de $1,600 par année.

Q. Je vous ai demandé cela parce qu'on propose de faire nommer un inspecteur de bestiaux ?—R. Oui ; je l'approuve, parce que c'est absolument nécessaire. Ce fonctionnaire devrait être nommé par le gouvernement ; il devrait avoir un bureau à lui propre, complètement séparé du bureau du gardien de port. Il ne devrait avoir aucun rapport avec le bureau du gardien de port. Le bureau du gardien de port est sous la direction de la chambre de commerce de Montréal, et cet inspecteur devrait être nommé par le gouvernement d'Ottawa.

Q. Pensez-vous que la chambre de commerce ne pourrait pas diriger ce service et le surveiller, vu que c'est en grande partie une affaire de localité ?—R. Je pense que vu que le commerce intéresse le Canada tout entier, d'Halifax à Vancouver, le gouvernement est l'autorité à laquelle appartient la nomination de ce fonctionnaire.

Q. Ne croyez-vous pas qu'il serait avantageux qu'un corps influent comme la chambre de commerce, qui représente tous les éléments du commerce ici, prenne la direction de cette charge ?—R. La chambre de commerce de Montréal est un corps très influent, mais en même temps tout le pays est intéressé à cette charge. Les animaux viennent de l'ouest et non de la ville de Montréal.

Q. Etes-vous d'avis qu'un homme nommé à une position de ce genre doive avoir une habitude de la mer ou des connaissances spéciales en mécanique ?—R. Il doit avoir des connaissances en mécanique, je crois.

Q. On a dit ici qu'il devrait être expert en matière de commerce d'animaux et qu'il devrait avoir l'habitude de la mer ?—R. Je ne vois pas ce que l'habitude de la mer a à faire avec l'inspecteur de stalles et avec la fourniture de logement pour les animaux. Un homme pratique d'une intelligence ordinaire, qui connaît quelque chose du commerce, ferait un bon inspecteur. Le bon état du vaisseau est indiqué avant qu'il ne vienne dans ce port, parce que tous les vaisseaux qui viennent à Montréal sont inscrits dans la classe A-1, aux Lloyds.

Q. Et votre affaire est de voir à ce que le vaisseau ne soit pas trop chargé ?—R. L'acte relatif aux gardiens de port dit qu'un vaisseau ne doit pas être surchargé, et lorsque son bétail est à bord ainsi que toute sa cargaison, il est de mon devoir de constater s'il ne dépasse pas sa marque.

Q. Lorsque le vaisseau a terminé son chargement de grain, les animaux viennent ensuite ?—R. Lorsque nous sommes pour charger un vaisseau, si c'est un étranger au commerce, je suis averti qu'ils vont prendre tant de tonnes de phosphate, tant de madriers, et un certain nombre d'animaux. D'après notre expérience, nous avons une assez bonne idée de ce que pèsera la cargaison et du tirant d'eau qu'aura le vaisseau. Nous calculons la pesanteur des animaux et de leur nourriture.

Q. Vous voyez à ce que le tirant d'eau du vaisseau ne soit pas trop considérable à raison de sa charge ?—R. Le bureau du gardien de port voit à cela.

Q. De sorte que, même s'il n'y avait pas d'inspecteur d'animaux de nommé, vous verriez qu'un vaisseau n'est pas trop chargé et qu'il est en état de prendre la mer en tant qu'il s'agit de sa cargaison ?—R. Nous donnons le dernier certificat, qui déclare que le vaisseau est en état de prendre la mer.

Q. Examinez-vous tous les vaisseaux qui partent du port ou simplement les vaisseaux chargés de grain ?—R. Tous les vaisseaux qui partent du port de Montréal pour la mer subissent l'examen du gardien de port ou de son aide.

Par M. Bond :

Q. Dois-je comprendre que vous dites que tous les vaisseaux qui viennent dans ce port sont inscrits dans la classe A-1 ?—R. Tous les vaisseaux.

Q. Que dites-vous du steamer *Oxenholme ?*—R. Le steamer *Oxenholme* n'est pas inscrit dans la classe A-1 aux Lloyds, mais c'est un vaisseau tout aussi bon que n'importe quel vaisseau qui vient dans le port de Montréal. Je dois me corriger lorsque je dis que tous les vaisseaux qui viennent à Montréal sont inscrits dans la classe A-1 ; mais l'*Oxenholme* était de la classe A-1, et c'est un aussi bon vaisseau que tout autre navire de la classe A-1 aujourd'hui.

M. SMITH.—Il est descendu de classe ?—R. Non ; mais le vaisseau est déclassé, et comme c'est un batiment à bestiaux, il n'est pas tenu au niveau des exigences des règlements des Lloyds.

M. BOND.—Je vous ai simplement demandé cette information, car j'ai cru que vous n'étiez guère exact dans ce que vous disiez. Je croirais qu'il vient ici d'autres vaisseaux qui ne sont pas classés dans la classe A-1 ?—R. Je pense que je dis vrai lorsque je prétends qu'aucun vaisseau qui ne serait pas de la classe A-1 ne trouverait une cargaison à Montréal.

M BOND.—Je ne pense pas que le *Canopus* soit de la classe A-1 ?—R. Il appartenait à cette classe, mais je ne pense pas qu'il en soit maintenant. Ces deux navires dont on vient de me parler ont été des vaisseaux de la classe A-1, et en tant qu'il s'agit de leur construction, ce sont encore des vaisseaux de première classe. Le fait que ces vaisseaux sont assurés démontre qu'ils doivent être acceptés par les compagnies d'assurance comme de bons vaisseaux.

M. BOND.—Nous commettons parfois de terribles inconséquences.

M. SHAW.—C'est votre affaire. Aucun de ces vaisseaux ne serait admis à transporter du grain comme vaisseau A 1.

Par M. Smith :

Q. Quels sont les honoraires exigibles pour l'inspection des vaisseaux au bureau du gardien de port ?—R. Il n'y a rien à payer pour l'expédition du grain d'aucune sorte, mais la direction générale des vaisseaux qui prennent du grain et d'autres cargaisons coûte $5. En sus de cela, le bureau donne un certificat qui coûte $1.25.

Q. Quel certificat est-ce ?—R. C'est un certificat d'acquit.

Q. Est-ce que ces honoraires vont à la chambre de commerce ?—R. Ce qui reste après avoir payé les appointements et les dépenses du bureau du gardien de port est remis à la chambre de commerce, mais ce reliquat diminue davantage tous les ans. Lorsque le conseil de la chambre de commerce voit que les recettes sont plus élevées qu'il n'est absolument nécessaire, il diminue les dépenses.

Q. Est-ce que le bétail paie des honoraires ?—R. Oui ; monsieur ; les bêtes à cornes et les chevaux paient un honoraire de un cent par tête, et les moutons et les porcs ¼ de cent par tête.

Q. De sorte que le revenu provenant des animaux exportés s'est élevé à $1,200 ?—R. Oui ; mais nous avons eu à peine assez d'argent pour l'administration du bureau. De 1874 à venir jusqu'à l'année dernière mes rapports ont fait voir que 7,700,000 bêtes à cornes ont été expédiées de ce port ; 1874 est l'année où commença le commerce.

Q. Est-ce que ce cent par tête est exigé pour l'inspection des animaux ?—R. Non ; c'est le revenu général du bureau. Cette somme n'est pas pour une inspection particulière quelconque.

Q. Vous n'inspectez pas l'espace occupé par chaque animal, par exemple ?—R. Non, monsieur. Nous n'avons absolument rien à faire avec les animaux à bord, sauf en tant qu'il s'agit du bon état du vaisseau à prendre la mer.

Q. Avez-vous fait du travail l'année dernière pour les $1,200 de revenu provenant de l'expédition des animaux ?—R. Oui ; il nous faut calculer le franc bord du vaisseau, et il nous faut voir à ce qu'il ne soit pas surchargé. Il nous faut nous rendre à toute heure du jour et de la nuit, quand nous sommes appelés, et nous avons à voir à ce que le foin ne soit pas empilé trop haut sur les stalles, de manière à empêcher l'officier sur la passerelle de voir la proue du vaisseau.

Q. S'il y avait un inspecteur nommé pour voir à l'eau, à la nourriture, à la ventilation et aux stalles des animaux, vous seriez libre de ce service, sauf pour ce qui est du franc-bord est du vaisseau ?—R. Oui.

Q. Pensez-vous qu'il soit opportun de nommer un aussi grand nombre de fonctionnaires pour l'inspection du vaisseau. Nous avons aujourd'hui l'inspection faite par le vétérinaire et par le gardien de port. Pensez-vous qu'il soit nécessaire de nommer un autre inspecteur ?—R. Je crois que si le vétérinaire est tenu, ainsi qu'il le fait, dit-il, de mesurer l'espace des stalles et la quantité de verges cubes qu'elles

contiennent, il est peut-être le meilleur juge pour dire combien d'animaux doivent être mis à bord d'un vaisseau. M'est avis que le travail se simplifierait considérablement s'il accomplissait ces devoirs. Supposez qu'il y ait un inspecteur nommé, le capitaine ou l'agent, à l'arrivée du vaisseau dans le port, devra lui fournir un diagramme des ponts sur lesquels on se propose de mettre des animaux. La position des ventilateurs actuels du vaisseau étant indiquée, on devrait faire un modèle des stalles de chaque pont pour guider l'inspecteur, et la règle quant à ces stalles devrait être rigoureuse, à l'exception des changements qu'on pourrait faire à cause des amarrages, ou à cause de tout obstacle qui pourrait se trouver à l'entrepont où on doit mettre des animaux. On a beaucoup parlé ici d'un espace de 2 pieds 6 pouces et d'un espace de 2 pieds 8 pouces, mais je pense qu'un vaisseau devrait être admis à transporter autant de cargaison qu'il peut le faire sans danger en tout temps de l'année.

Q. Sans s'occuper des inconvénients et du malaise que subissent les animaux? —R. J'en parlerai. Si un espace de 2 pieds 6 pouces ou de 2 pieds 8 pouces était arrêté comme règle rigoureuse, l'inspecteur, dans l'exécution de son devoir, pourrait trouver qu'une stalle est d'un pouce trop courte sur la largeur, et il faudrait que cette stalle fut démolie; tandis qu'en laissant cela à sa discrétion, il pourrait très facilement prendre des mesures pour qu'un animal plus petit y soit mis.

Q. Est ce que cet espace ne pourrait pas être utilisé pour du foin, de la paille ou de l'eau, ou même pour les bouviers? D'après tout ce que nous avons entendu, les bouviers seraient très heureux d'avoir cet espace pour y coucher?—R. Oui; cela pourrait se faire.

Q. En d'autres mots, vous donneriez à l'inspecteur le pouvoir de choisir entre 2 pieds 6 pouces et 2 pieds 8 pouces?—R. Oui; ou même jusqu'à 2 pieds 4 pouces. Je suppose que l'inspecteur sera un homme qui aura une certaine somme d'intelligence, et il devrait avoir la faculté de l'exercer. Lorsque des animaux se trouvent à l'entrepont il devrait y avoir un éventail capable de fournir tant de mille pieds d'air par minute. Vous devriez aussi avoir un conduit de sortie assez grand pour permettre au mauvais air de s'échapper, et, si c'était nécessaire, les écoutilles devraient être fermées, afin de donner à l'inspecteur l'occasion de voir comment les éventails fonctionnent. On devrait donner un certain nombre de pieds cubes d'air à chaque animal, et on ne devrait pas permettre le transport des animaux sur le pont des gaillards, sauf dans des cas spéciaux. Bon nombre des vaisseaux qui viennent ici peuvent très bien transporter des animaux sur le pont des gaillards; mais, dans certains cas, lorsque le vaisseau n'est pas construit pour transporter un grand nombre d'animaux, à raison du fait que le bord est très haut, ceci fait quelque peu osciller le vaisseau.

Q. Etes-vous d'avis qu'on transporte des animaux sur le pont des gaillards en novembre et en octobre?—R. J'ai traversé une fois en hiver sur un vaisseau à bestiaux, et je ne pense pas que les animaux aient de la misère. La seule difficulté serait à l'égard des moutons en hiver, et on me dit que lorsque l'embrun devient en glace sur leur toison, ils se trouvent gelés au fond et ne peuvent se lever. Que ceci soit vrai ou non, je ne le sais pas; mais je crois que c'est bien possible.

Q. Vous pensez qu'on ne devrait pas transporter des moutons sur le pont des gaillards?—R. Pas après le 15 octobre.

Q. Est-ce qu'il ne s'expédie pas de moutons à une époque avancée de l'année?—R. Oui.

Q. Et vous pensez que les animaux ne souffrent pas de mal sur le pont des gaillards en novembre?—R. Je ne le crois pas. Nous avons transporté plusieurs centaines de mille animaux sur l'Atlantique et les mêmes abris sont revenus intactes traversée après traversée. Cet automne le temps a été exceptionnellement orageux, et je suis porté à croire qu'un grand nombre des animaux qu'on a perdus ont été suffoqués par suite du manque de ventilation alors que les écoutilles étaient fermées. Je suis d'avis que si ces steamers avaient des éventails mécaniques et que les écoutilles seraient fermées, le capitaine d'un vaisseau pourrait maintenir sa course plus longtemps qu'il ne le fait aujourd'hui, et tout probablement, mieux sauver les

animaux. Si les éventails fonctionnaient convenablement, la ventilation sur le faux pont serait parfaite, et les animaux pourraient mieux essuyer une tempête. Les écoutilles de certains vaisseaux qui viennent ici ont 22 pieds de longueur sur 12 de largeur ; elles sont faites pour pouvoir prendre des machines, et tandis que les écoutilles d'autres vaisseaux sont beaucoup plus petites. Lorsque les écoutilles sont ouvertes le capitaine d'un vaisseau craint toujours qu'une vague ne s'abatte sur le pont et ne s'introduise à l'intérieur.

Q. Etes-vous navigateur ?—R. Non, monsieur. J'ai été constructeur toute ma vie avant de devenir capitaine de port. Je considère que les ventilateurs tels qu'installés aujourd'hui sont inutiles. J'ai vu des vaisseaux embarquer des animaux au point du jour, et bien qu'ils soient munis d'un bon nombre de ventilateurs et de manches à vent, tout de même l'air devient très corrompu et très chaud avant le départ du vaisseau. Si un vaisseau, en descendant le fleuve, à vent derrière, il y a très peu de ventilation, à moins qu'il n'ait des éventails mécaniques. Un des vaisseaux qui ont perdu un grand nombre d'animaux dans l'été de 1888, a embarqué son bétail alors que le thermomètre à l'observatoire de l'Université marquait 74°, et il est monté à 81° dans le cours de la journée. J'ai pris un thermomètre et l'ai suspendu dans un des hangars sur les quais, et il a marqué 119° au soleil. Il était à 81° à l'ombre, mais il n'y a pas d'ombre sur nos quais en dehors des hangars. J'ai vu embarquer les animaux qui ont été perdus, et ils paraissaient être de bons animaux gras. Mais ils avaient tant souffert de la chaleur qu'il y en avait un grand nombre de morts avant d'arriver à la Pointe-au-Père. C'était le *Carthaginian*, et un certain nombre d'animaux sont morts sur le pont des gaillards, ce qui démontre que les éventails n'auraient été d'aucune utilité dans ce cas-là.

Par M. Bond :

Q. Est-ce que le fait que le *Carthaginian* n'est parti qu'à 8 heures du matin n'aurait pas quelque peu contribué à la mort de ces animaux ?—R. Je ne le crois pas. Ils ont souffert du manque de bon air et de la chaleur. La circulation de l'air frais n'était pas suffisante pour rafraîchir les animaux, et je pense qu'ils seraient morts dans les hangars dans de pareilles circonstances.

Q. Est-il à votre connaissance qu'un vaisseau de la ligne Donaldson est parti le même matin avec un chargement d'animaux ?—R. Il y en a eu un, tout probablement.

Q. Il est parti quelques heures plus tôt et s'est rendu après n'avoir perdu que quelques animaux ?—R. Je le crois. Je sais qu'à cette occasion il y a eu un accident sur le chemin de fer, et les animaux avaient très chauds et ils étaient très excités lorsqu'ils se sont embarqués sur le vaisseau. Je crois que ce fut là la cause de la mortalité.

M. Bond.—Si ces vaisseaux étaient partis au point du jour il serait mort moins d'animaux. La chaleur dans le port est quelque chose de terrible à certains moments, et il est très dangereux d'embarquer les animaux pendant une journée très chaude. La vérité est que le fait que le vaisseau est parti tard a contribué à la mortalité.

M. Shaw.—Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous.

Par M. Greenshields :

Q. A votre avis les animaux seraient morts dans tous les cas ?—R. Je crois qu'ils seraient morts dans tous les cas. Je crois qu'à l'aide de règlements convenables le commerce peut se faire avec succès, et je pense que si l'exportation d'animaux sur pied est arrêtée cela sera très préjudiciable au port.

Q. Est-ce que ce ne sont pas des animaux de distilleries qui sont morts pendant la traversée ?—R. Je le crois.

Q. Est-ce que les animaux de distilleries ne sont pas plus sensibles à l'action du soleil que les autres ?—R. Très certainement. Lorsque les animaux sont gros et gras comme ceux-là ils souffrent plus de la chaleur que les animaux engraissés à l'herbre. On les garde à l'étable tout le temps et on ne leur permet pas de circuler comme le font les animaux soignés au fourrage.

Q. On les garde à l'étable pendant sept ou huit mois?—R. Je ne sais pas la longueur du temps qu'on les tient à l'étable, mais la corne de leur pied avait une mauvaise forme comme s'ils ne s'en étaient pas servis beaucoup. Je pense que les stalles érigées à bord des vaisseaux sont bien suffisantes si on les fortifie un peu. La couverture pourrait être améliorée en employant deux planches de 1 pouce, c'est-à-dire, une planche l'une sur l'autre.

Par M. Smith :

Q. Pensez vous que deux planches de 1 pouce posées l'une sur l'autre vaillent mieux qu'une planche de 2 pouces?—R. Oui, je le crois. Elles sont plus fortes, et il n'y aurait pas d'ouverture entre les planches pour laisser arriver l'eau aux animaux. Deux planches de 1 pouce seraient beaucoup plus fortes qu'une planche de 2 pouces et elles feraient mieux l'affaire. Mon avis est qu'une planche de 2 pouces est meilleure qu'une planche de 1 pouce, mais que deux planches de 1 pouce sont meilleures qu'une planche de 2 pouces. On ne peut rendre étanche les abris qui existent aujourd'hui, et il est inutile de prétendre qu'on peut le faire; car je sais d'après mon expérience d'ouvrier qu'on ne peut y arriver. Je crois cependant qu'il n'y a pas d'abri qui résisterait au gros temps que nous avons eu en mer récemment.

Q. Est-ce que des stalles permanentes ne résisteraient pas à la mer?—R. Des stalles permanentes, il n'y en a pas. Elles ne peuvent être permanentes si elles sont érigées que pour 5 ou 6 mois de l'année.

Par M. Allan :

Q. N'est-il pas vrai qu'un bon nombre de vaisseaux ont essuyé sans avaries ces grandes tempêtes en mer, et cela sans constructions supplémentaires sur le pont des gaillards?—R. Oui; et il peut arriver qu'ils puissent le faire de nouveau. Un capitaine ne peut tenir les écoutilles ouvertes quand la mer est grosse, parce qu'il craint tout le temps qu'une vague n'arrive à bord, et il ne peut manœuvrer son vaisseau aussi bien que si les écoutilles étaient fermés. Il craint toujours qu'une vague ne s'introduise à l'entrepont et perde ainsi le vaisseau. Je suis d'avis que les présentes stalles sont suffisamment fortes pour le service avec les modifications que j'ai indiquées, c'est-à-dire qu'il devrait y avoir deux planches de 1 pouce convenablement posées ensemble. Les stalles érigées ici à bord des vaisseaux à bestiaux par John Lee et Cie et par Pallascio, entrepreneurs, sont des constructions tout aussi bonnes que celles qui sont érigées dans tout autre port. Je n'hésite pas à dire qu'elles suffisent très bien au commerce si on les fait un peu plus fortes et si on les rend étanches. Un grand nombre de vaisseaux ont des ponts en fer et il est impossible d'y fixer ces prétendues stalles permanentes. Je suggérerais aussi de mettre des réservoirs à eau douce à bord du vaisseau, ou des condenseurs suffisants pour donner aux animaux l'eau dont ils ont besoin, ce qui pourrait se régler à tant de gallons par jour. Les présents réservoirs d'eau à lest devraient être soumis à l'examen de l'inspecteur chaque fois qu'il demande de les voir. Présentement il arrive souvent que les réservoirs ne sont pas vidés, et il se trouve parfois de l'eau de mer lorsqu'on y introduit l'eau douce. On y introduit l'eau douce entre Montréal et Québec, et parfois un peu plus bas que Québec, et par suite du fait que l'eau de mer restée dans le réservoir se mêle à l'eau douce, cette eau est mauvaise pour les animaux. Je stipulerais par voie de règlement que l'inspecteur ait le pouvoir de faire ouvrir les trous d'homme des réservoirs s'ils désirent en faire l'examen. On a parlé dans le cours de cette enquête de la question de tenir libres les dalots pendant la traversée. Je pense que les dalots devraient toujours être tenus libres, et particulièrement à l'entrepont.

Par M. Watt (de la Compagnie Allan):

Q. M. Shaw a fait l'exposé d'un grand nombre de détails dont on devra s'occuper lorsqu'il s'agira de faire des règlements. Comme M. Shaw a étudié cette question avec soin et qu'il a une longue expérience dans ce commerce, je lui demanderais si, à son avis, son bureau ne pourrait pas examiner les vaisseaux relativement à leurs moyens de transport pour les animaux? Il a suggéré de faire nommer un troisième fonctionnaire, mais je croirais qu'il y aurait conflit de pouvoir. Je sais que M. Shaw

ne voudrait pas se soustraire à son devoir, mais je lui demande pourquoi il pense que l'inspecteur de bestiaux devrait être mis sous le contrôle du gouvernement au lieu de relever du bureau du gardien de port?—R. Je ne veux pas me soustraire à aucun devoir, mais les messieurs qui ont de grands intérêts à cette enquête ont demandé que l'inspecteur fut habitué à la mer et eût des connaissances du commerce d'animaux.

Par M. Smith:

Q. Vous avez déclaré que ce service devait être dirigé par Ottawa et non par Montréal. Y a-t-il quelque chose dans le bureau du gardien de port qui l'empêcherait de contrôler cette inspection?—R. Je ne le céderais à personne en Canada en tant qu'il s'agit de mes capacités pour être inspecteur d'animaux.

Q. Tous les devoirs de l'inspecteur dont vous avez entendu parler dans le cours de cette enquête pourraient être exercés en rapport avec votre bureau et sous votre direction. Croyez-vous que la chose pourrait se faire? Naturellement, il faudrait un plus grand nombre d'aides, mais vous dites que vous ne le céderez à personne dans le monde pour ce qui est de vos qualités à exécuter ces fonctions?—R. Je suis d'avis que je suis parfaitement capable de faire tout ce travail, vu que c'est tout simplement du travail mécanique. Fournir un diagramme du vaisseau et donner la quantité de pieds cubes d'air qu'on doit accorder à chaque animal est une affaire facile à examiner.

M. Watt—Il n'y a pas de raisons pour que les animaux soient, plus que le grain, exempts de l'inspection du gardien de port?—R. Il n'y en a pas.

M. Watt—Le bureau du gardien de port a perçu l'année dernière $1,200 des animaux expédiés de ce port, et on devrait accuser un peu de travail pour cela. Est-ce que cela ne simplifierait pas beaucoup les choses si les capitaines n'avaient à se rendre qu'à un seul bureau?—R. Oui. Aujourd'hui le capitaine a affaire au bureau des commissaires du havre, au bureau du gardien de port, et au bureau de l'agent. Il vaudrait mieux que tous les bureaux fussent réunis sous le même toit. Si je comprends bien, les capitaines ne sont jamais consultés sur la cargaison qu'ils doivent transporter ou sur l'endroit où ils doivent la transporter. Si un capitaine, qui, après avoir été charpentier à bord d'un vaisseau, se serait élevé par son habileté au poste de capitaine du vaisseau, était nommé pour remplir cette charge d'inspecteur, je ne pense pas que vous pourriez obtenir un meilleur homme. Je ne pense pas que vous puissiez avoir un meilleur homme pour remplir cette charge. Il y a des hommes de cette catégorie, et comme ils ont des connaissances en mécanique aussi bien que des connaissances de la mer, ce sont les meilleurs hommes pour cette position. En tant que j'ai pu le constater, je crois que toute cette affaire se résume à la question de donner une ventilation suffisante aux animaux à l'entrepont. Tous les vaisseaux qui transportent des animaux devraient avoir des éventails mécaniques à bord, et si cela était fait on aurait bien moins de difficultés.

Par M. Allan:

Q. Etes-vous d'avis que les présentes stalles à bestiaux suffisent pour toute la saison?—R. Si on les fortifiait quelque peu elles suffiraient. Certains vaisseaux transportent ces stalles pendant plusieurs saisons, et elles semblent résister très bien.

Q. Quel tonnage devrait avoir, à votre avis, un vaisseau pour pouvoir transporter des animaux?—R. Un monsieur a parlé d'un petit steamer, le *Prince Edward*, qui a traversé sans danger des animaux de l'autre côté de l'Atlantique. Son tonnage était de 882 tonneaux net, sa longueur de 253 pieds, sa largeur de 31 pieds et sa profondeur de 23 pieds. En 1882 il partit d'ici le premier septembre avec 102 bêtes à cornes, et à un autre voyage il en prit 113. J'ai compris que M. Johns, un des témoins, a dit que les animaux ont été transportés en bon état. Le capitaine du *Prince Edward* était un des meilleurs hommes et un des hommes les plus prudents qui aient jamais remonté le St-Laurent. Il y a un grand nombre de capitaines qui viennent dans le port de Montréal et qui ne permettraient pas qu'un animal fût maltraité en leur présence sous aucun prétexte. Nous avons des hommes qui commandent nos vaisseaux qui ont soin de leurs intérêts et des intérêts des autres.

Q. Avez-vous une opinion à donner sur le tonnage d'un vaisseau pour lui permettre de transporter des animaux ?—R. Je crois que tout vaisseau qui est propre au transport des passagers serait propre au transport des animaux. J'ai vu arriver à Québec des animaux venant des ports inférieurs à bord de goélettes et ils ont débarqué en bon état.

Q. C'est un voyage très court?—R. Oui; mais j'ai été témoin de très grandes tempêtes dans le golfe.

M. Bond.—Mais ils sont transportés en petit nombre à bord de ces goélettes ?—R. Oui; naturellement. Mais je prétends que si un animal a un certain nombre de pieds cubes d'espace, déterminé par la loi, comme la chose se pratique pour un émigrant, je crois qu'on peut les transporter sans danger de l'autre côté.

Q. Pensez-vous qu'un vaisseau de moins de 1,200 tonneaux ne devrait pas être admis à transporter des animaux ?—R. Les steamers qui viennent dans le port de Montréal ne sont pas petits. Je prétends que tout vaisseau qui peut traverser des passagers de l'autre côté de l'Atlantique peut ausssi transporter des animaux, pourvu que les animaux soient bien à l'abri et bien soignés à bord.

M. Bond.—Il y a un grand nombre de charbonniers qui viennent ici et qui sont des vaisseaux de mer, et vous ne recommanderiez pas assurément qu'on y embarque des animaux ?—R. Pourquoi pas ? Si la loi anglaise de la marine permet à un homme de risquer sa vie à bord d'un vaisseau, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas y embarquer un animal si le vaisseau offre des moyens de logement convenables.

M. Bond.—Vous n'attachez aucune importance à la largeur de bau du vaisseau ?—R. Non. Si vous examinez le registre du bureau pour 1856, vous verrez que tous les vaisseaux anglais étaient petits et qu'ils faisaient une traversée tout aussi rapide que certains de nos steamers aujourd'hui. Je pense que les animaux peuvent se transporter sans danger pourvu que des moyens de logement convenables existent.

Par M. Smith :

Q. Vous n'avez pas de recommandations à faire relativement à la restriction à établir quant à la grosseur du vaisseau ?—R. Pas du tout.

Q. Recommandez-vous que les vaisseaux qui transportent des animaux soient éclairés à l'électricité ?—R. L'électricité est une très bonne chose en elle-même, mais elle coûte beaucoup d'argent.

Q. Vous ne pensez pas alors qu'elle soit nécessaire ?—R. Elles n'est pas nécessaire, et si nous recommandons un grand nombre de choses qui vont élever le prix du fret pour les animaux, j'ai peur que cela ne soit au détriment du commerce. Les éventails ne coûtent pas cher, sauf pour un vaisseau de l'extérieur, et la double planche que j'ai suggérée ne coûte pas très cher non plus.

Q. Pensez-vous qu'on doive permettre aux vaisseaux de l'extérieur ou vaisseaux allant à la cueillette de transporter des animaux ?—R. Je crois que tout vaisseau a le droit d'aller dans n'importe quel port du monde et d'y prendre une cargaison s'il se conforme aux règlements du port. S'il est établi par règlement du port que les vaisseaux devront avoir des éventails mécaniques, naturellement tous les vaisseaux qui transportent des animaux devront s'en munir, tout comme les vaisseaux qui transportent du grain sont tenus de se conformer aux règlements.

Q. Pensez-vous que les vaisseaux allant à la cueillette conviennent tout aussi bien au commerce de transport d'animaux que les vaisseaux de lignes régulières ?—R. Certains vaisseaux allant à la cueillette sont tout aussi bons que n'importe quels vaisseaux sur mer, et ils sont tous bien commandés.

Q. Vous n'avez aucune objection aux vaisseaux allant à la cueillette ?—R. Je n'en ai absolument pas, pourvu qu'ils soient convenablement aménagés.

Q. Avez-vous vu au chargement du *Straits of Magellan* qui est parti pour Aberdeen ?—R. Je l'ai vu charger, mais le temps était si orageux qu'aucun vaisseau n'aurait pu y résister et débarquer ses animaux en bon état. Certains des plus beaux vaisseaux qui traversent l'Atlantique ont essuyé l'automne dernier des tempêtes comme ils n'en avaient jamais vues avant. Les meilleurs et les plus forts vaisseaux de mer sont exposés à se faire emporter leurs ponts dans certaines circonstances.

Q. Pensez-vous que le *Straits of Magellan* était en état de prendre la mer quand il est parti d'ici ?—R. Il était parfaitement en état de prendre la mer. La seule difficulté est que ses ponts ont été emportés, et tout autre vaisseau dans de semblables circonstances aurait eu ses ponts emportés par la mer.

Q. Croyez-vous que le transport sur des animaux dépende quelque peu de l'expérience du capitaine dans ce commerce ?—R. Tous les capitaines qui viennent dans le port de Montréal ou qui vont dans tout autre port doivent faire leur premier voyage ; et condamner un vaisseau parce que le capitaine n'a pas transporté d'animaux avant, c'est commettre, je crois, une injustice. Peu importe l'expérience qu'un homme puisse avoir dans le commerce d'animaux, il ne peut s'empêcher de perdre du bétail s'il essuie des tempêtes aussi extraordinaires sur l'Atlantique. Le capitaine n'est pas toujours sur la passerelle du vaisseau, et le second non plus.

Q. On a dit ici, relativement au *Straits of Magellan*, qu'une vague avait démoli les stalles et qu'elle avait emporté animaux et stalles à la mer ? Pensez-vous que si le capitaine avait eu soin du vaisseau ceci serait arrivé ?—R. La chose aurait pu arriver, peu importe la manière dont le navire aurait été manœuvré. Je sais que l'homme le plus désolé du bord à cause de l'accident a été le capitaine. Je connais ce capitaine très bien, c'est un bon homme, et il ferait tout en son possible pour transporter sans danger les animaux de l'autre côté.

Q. Vous pensez qu'il importe peu que les vaisseaux soient des navires allant à la cueillette ou des navires de lignes régulières ?—R. Je n'aime pas ce mot "rôdeur" appliqué à un vaisseau. C'est une expression yankee (américaine),et si vous appeliez "rôdeur" un des vaisseaux américains, ce serait une cause de guerre contre le pays. Je ne vois pas de différence entre un "rôdeur" et un vaisseau de ligne régulière si tous deux sont bien aménagés. En tant qu'il s'agit de l'aménagement je ne vois pas de différence entre les "rôdeurs" et les vaisseaux de lignes régulières. Ils sont aménagés de la même manière.

Q. Croyez-vous qu'on devrait nommer un autre inspecteur en sus du médecin vétérinaire et des gardiens de port ?—R. Si on nommait un inspecteur, ses fonctions seraient déterminées tout comme celles du gardien de port. Elles ne viendraient pas en conflit avec celles du gardien de port, parce que l'inspecteur d'animaux verrait aux stalles, et verrait à ce que les animaux soient convenablement logés à bord. Présentement mon inspection n'a rien à faire avec les stalles des animaux.

Q. Supposé que vous verriez que les stalles des animaux à bord d'un steamer ne conviendraient pas, que feriez-vous ?—R. Je ferais remarquer au capitaine qu'à mon avis le chargement de son pont des gaillards irait bientôt à la mer.

Q. Et vous ne lui donneriez pas de certificat ?—R. Je ne lui donnerais pas de certificat dans ces circonstances.

Q. Vous dites que vous n'inspectez pas l'aménagement pour les animaux ?—R. Ceci ne fait pas présentement partie de mes fonctions, mais si par accident je voyais que les stalles ne sont pas assez fortes, j'y attirerais son attention. Je lui conseillerais en ami de les solider, et s'il ne m'écoutait pas je prendrais soin, avant que le bétail ne s'embarque, que le bureau m'écoute. Je ne lui donnerais pas de certificat pour partir.

Q. Et vous arrêteriez le vaisseau ?—R. Oui.

Q. N'avez-vous jamais arrêté un vaisseau à cause de la manière dont les animaux étaient embarqués à bord ?—R. Non ; mais j'en ai arrêté à cause de la manière dont le foin était chargé. Si, à mon avis, un vaisseau n'était pas propre à prendre la mer pour quelque raison que ce soit, je ne lui donnerais pas de certificat, dussé-je pour cela perdre ma position.

Q. Si vous remplissez présentement ces fonctions, pourquoi recommandez-vous qu'un autre fonctionnaire soit nommé ?—R. J'ai compris ce que désiraient les messieurs qui ont des intérêts dans cette enquête lorsqu'ils ont demandé la nomination d'un autre fonctionnaire.

Q. Avez-vous quelque chose à dire sur la question de savoir si on doit défendre de mettre les animaux sur les écoutilles ?—R. Je ne vois pas pourquoi on défendrait de mettre les animaux sur les écoutilles. La principale objection qu'on allègue

aujourd'hui, c'est que, lorsque les animaux se trouvent sur les dessus des écoutilles, ceux qui sont au-dessous ne reçoivent pas suffisamment d'air, mais si vous aviez des éventails mécaniques les animaux auraient une ventilation abondante.

Q. Vous ne voyez pas d'objection à ce qu'on permette de placer des animaux sur les écoutilles ?—R. Non, pourvu que le vaisseau soit muni d'éventails mécaniques.

M. BOND.—Supposé que le feu se déclare à l'entrepont et qu'il faille ouvrir les écoutilles pour introduire les boyaux à incendie, ne serait-il pas dangereux de déplacer les animaux des écoutilles ?—Je crois qu'aujourd'hui on déplace les animaux en les faisant passer par les allées. Dans pareil cas il y aurait assurément une grande objection à ce que les animaux soient sur les écoutilles.

Q. Ne serait-ce pas une grave objection ?—R. Dans le cas d'incendie ce serait une grave objection.

M. WATT.—Est-il venu à votre connaissance que le feu ait pris dans un vaisseau de Montréal ?—R. Je ne me rappelle pas que la chose ait eu lieu.

Par M. Bond :

Q. Vous avez entendu parler des vaisseaux qui ont été incendiés en mer ?—R. Oui.

Q. Qu'avez-vous à dire du *Canopus*, l'année dernière ?—R. Le feu était sur son pont des gaillards.

Par M. Greenshields :

Q; Avez- entendu dire que le steamer *Grecian* ait pris feu ?—R. L'incendie qui a eu lieu à bord du *Grecian* a éclaté pendant sa traversée d'Angleterre ici. On croit que la combustion spontanée a été la cause de l'incendie à bord du *Grecian.*

M. ALLAN.—Je pense qu'il voudrait mieux ne pas ouvrir les écoutilles en cas d'incendie. Ce serait une chose quelque peu dangereuse.

Par M. Smith :

Q. Etes-vous d'avis qu'on transporte du foin sur le pont des gaillards ?—R. Je désapprouve qu'on transporte du foin sur le pont des gaillards, et je l'ai toujours désapprouvé. Je crois qu'on ne devrait pas transporter de foin sur le pont des gaillards, sauf une quantité suffisante pour nourrir les animaux jusqu'à ce que le vaisseau soit rendu à une journée en aval de Québec.

Q. Pensez-vous que la quantité de foin et de grain moulu destinés aux animaux à bord soit soumise à une inspection ?—R. Je ne pense pas qu'il vaudrait la peine de faire un règlement à ce sujet. Les exportateurs y voient toujours, et leur désir est de mettre à bord autant de nourriture qu'ils peuvent.

Q. Pensez-vous qu'on devrait faire un règlement qui défendrait d'embarquer des animaux sur les steamers en d'autre temps qu'entre 6 heures du soir et 8 heures du matin ?—R. La plus grande partie de l'embarquement des animaux à Montréal se fait la nuit. Naturellement si vous passez un règlement à ce sujet, il faudra qu'il soit mis en vigueur. Je pense qu'on verra que c'est un très grand mal de passer une règle à ce sujet. Il y a un certain nombre d'animaux, supposons, à embarquer à bord d'un vaisseau, et tous sont prêts à embarquer ; mais pour des raisons imprévues il peut se faire que le vaisseau ne puisse pas les prendre à ce moment particulier. S'il n'était pas permis de les embarquer après huit heures du matin, le vaisseau serait retenu et les animaux déjà à bord ainsi que ceux restés sur le quai seraient laissés à l'ardeur du soleil.

Q. Vous n'êtes pas en faveur de passer une règle relativement aux heures pendant lesquelles le bétail devra être embarqué ?—R. Je ne suis pas en faveur d'une semblable règle. D'après ce que je puis voir, les armateurs désirent, autant qu'il leur est possible, garder le commerce, et ils se rendent autant que possible à ce que demandent les exportateurs d'animaux. Je pense qu'une pareille règle pourrait se trouver préjudiciable tant aux exportateurs d'animaux qu'aux armateurs.

Q. Croyez-vous qu'on doive passer un règlement qui stipulerait qu'on ne devra pas embarquer d'animaux sur pied à bord d'un steamer jusqu'à ce qu'on ait complété la cargaison de main-morte ?—R. Je pense que cela serait une règle très onéreuse pour le vaisseau.

Q. Vous pensez qu'il n'y a pas de nécessité de passer une pareille règle ?—R. Je crois qu'il ne devrait pas y avoir une pareille règle. Une extrémité du vaisseau pourrait avoir complété le chargement de la cargaison de main-morte, et je ne vois pas pourquoi on ne devrait pas embarquer des animaux sur cette partie du vaisseau, pendant qu'on est à prendre la cargaison de main-morte à l'autre bout.

Q. Vous pensez qu'il n'est pas nécessaire d'avoir de règle à ce sujet ?—R. Je pense que cela serait préjudiciable au commerce de plusieurs manières. Supposez que vous passiez cette règle, les animaux seraient amenés sur les quais par chemin de fer ou autrement, et d'un autre côté une partie de la cargaison pourrait être retardée. Il faudrait que leurs animaux restent là et ils ne pourraient s'embarquer avant que la cargaison n'arrivât et qu'elle ne fût mise à bord en premier lieu. Ce serait un grand mal. Le plus grand nombre des vaisseaux qui arrivent dans le port de Montréal sont obligés de partir au petit jour le matin afin de passer le chenal étroit avant la nuit. Si le vaisseau était retenu ce serait plus qu'un inconvénient. Je pense que l'expéditeur et l'armateur s'objecteraient tous deux à ce que cette règle fût rigoureuse.

Q. Croyez-vous qu'il doive y avoir un règlement quant au nombre de bouviers qu'on devrait préposer au soin d'un certain nombre d'animaux ?—R. Je laisserais cela à l'exportateur.

Q. Vous avez entendu les témoignages relativement aux mauvais traitements que subissent les bouviers à bord des vaisseaux. Croyez-vous qu'ils doivent être inscrits sur le rôle d'engagement ?—R. D'après ce que j'ai appris, tant des bouviers que des capitaines, ils devraient être inscrits sur le rôle. Je suis assurément d'avis que les hommes qui traversent pour prendre soin des animaux devraient être convenablement nourris et convenablement traités. Ils devraient être, dans tous les cas, aussi bien traités que les matelots du bord.

Par Charles Sullivan, contremaître préposé aux soins des animaux :

Q. En disant que les bouviers devraient signer le rôle d'engagement, est-ce que votre recommandation s'appliquerait au contremaître préposé au soin des animaux ?—R. Je devrais dire qu'elle devrait s'appliquer à toutes les personnes à bord qui ne sont pas passagers.

M. SULLIVAN.—Ce serait là une règle qui soulèverait des objections de la part de tous ceux qui sont en rapport avec le commerce ; moi pour un, je ne signerais pas le rôle d'engagement.

Par M. Smith :

Q. Vous êtes d'avis que les allées devraient êtres libres de tous obstacles et que les dalots soient nettoyés afin de tenir le vaisseau proprement ?—R. On devrait avoir libre accès à tous les dalots. Il devrait exister une règle décrétant qu'on devrait avoir libre accès au dalot en tout temps, parce que ces dalots sont là pour faire écouler l'eau du pont.

Q. Etes-vous d'avis qu'il soit nécessaire de passer une règle stipulant que lorsque les animaux arrivent par chemin de fer, on devrait les faire reposer dans les cours avant de les embarquer ?—R. D'après ce que j'ai vu, je crois que cela serait opportun.

Q. Est-ce que cela s'appliquerait aux animaux de ranches ?—R. Les animaux de ranches sont tout différents des animaux domestiques ordinaires. Si tous les bestiaux étaient comme les animaux de ranches il faudrait passer des règlements tout différents et engager d'autres hommes pour en prendre soin. Vous ne pourriez pas conduire des animaux de ranches par les rues de Montréal. Il est très difficile de dire comment accommoder les animaux ici, vu l'encombrement qui existe dans le port. Le fait de conduire à pied des animaux des cours sur les quais, dans la chaleur du jour, et au milieu de la confussion générale du trafic dans les rues, fait beaucoup de mal au bétail.

Q. Quel remède suggéreriez-vous ?—R. Je pense que le remède viendra quand nous aurons les nouvelles améliorations. Je ne pourrais rien recommander pour améliorer l'expédition du bétail dans l'état où se trouve le port présentement.

Q. Est-ce qu'une cour centrale à bestiaux ne remédierait pas au mal jusqu'à un certain point?—R. Je ne pourrais dire qu'elle y rémédierait, car il y a des dfficultés relativement à cette cour centrale à bestiaux. Si la cour centrale à bestiaux se trouvait en aval de Maisonneuve et s'il vous fallait y amener les vaisseaux pour prendre leur chargement d'animaux et les tourner dans le fleuve, vous bloqueriez le port de Montréal en très peu de temps. Je ne pense pas que la chose puisse se faire. S'il arrivait un accident à un de ces vaisseaux en descendant au quai et qu'il coulât à fond, cela fermerait la porte du port pour le reste de l'été.

Q. Mais est-ce que les animaux ne pourraient pas être amenés de la cour au vaisseau sur des allèges?—R. Je me suis enquis de ce système qui consiste à embarquer des animaux au moyen d'allèges, et je ne pense pas qu'il conviendrait à ce port.

Q. C'est le système qu'ils ont à New-York pour embarquer les animaux?—R. Oui; mais New-York et Boston sont des baies ou la marée ne se fait sentir que très légèrement, et elles sont toutes différentes de ce qu'est le port de Montréal.

Q. Vous pensez que ce système ne pourrait être mis en vigueur ici?—R. Je n'y placerais pas de fonds. Ce système est impraticable à cause du courant ici, et pour d'autres raisons. S'il pouvait être exécuté ce serait une bonne idée, mais je ne pense pas qu'il réussisse jamais ici. On a suggéré ici de défendre à un vaisseau de quitter le port après une certaine heure du matin. Or il faudrait plusieurs barges pour charger un vaisseau, et il faudrait que les vaisseaux attendent leur tour pendant que les barges se trouvent le long d'un autre navire. Je crois que la chose est impraticable.

Q. Serait-ce, à votre avis, une bonne idée de pourvoir à ce que des thermomètres soient mis dans les entreponts, afin de se rendre compte de la chaleur qu'il y fait?—R. Un thermomètre serait le meilleur guide pour se rendre compte de la température; mais votre thermomètre, tout en indiquant les degrés de chaleur, ne pourrait indiquer si l'air est pur. On peut prouver en cinq minutes à un homme si oui ou non l'air de la partie inférieure d'un vaisseau est chargé lorsque les éventails mécaniques sont en mouvement. On peut très facilement constater si, oui ou non, les éventails mécaniques introduisent une certaine quantités d'air frais.

M. BULMER, président des commissaires du havre.—Permettez-moi de remarquer que je ne pense pas qu'il y ait de difficultés à faire remonter le courant à des barges chargées d'animaux. Nous savons que des voiliers de 1,000 tonneaux viennent ici et qu'on leur fait remonter et descendre le courant en les remorquant, sans difficultés?—R. Mais c'est une chose différente lorsque vous avez à bord du fret mobile comme le sont les animaux.

Par M. Watt:

Q. Savez-vous qu'il existe un courant et un contre-courant dans le port de New-York?—R. Oui.

M. WATT—Tous les animaux expédiés de New-York sont transportés au steamer sur des barges. Parfois il y a 300 ou 400 animaux sur ces barges, et à certains endroits le courant est plus fort qu'ici.

M. SHAW—Relativement à ce qu'a suggéré M. Johns, qui a dit que les toquets devraient être solidement fixés afin de maintenir les animaux sur pied pendant la tempête, je dois avouer que j'approuve tout à fait cette recommandation. J'ai vu ces toquets durer pendant plusieurs traversées, mais je sais aussi qu'ils se sont brisés en peu de temps. Les toquets sont absolument nécessaires pour empêcher les animaux de glisser, à cause du mouvement du vaisseau.

Q. Est-ce assez important pour déclarer par règlements que ces toquets devront être solidement et convenablement fixés sur le pont?—R. Oui; il est très important que les toquets soient convenablement fixés sur le pont des steamers, ou sur le faux-pont, selon le cas.

M. ROUTH—On a dit ici que les éventails mécaniques n'ont été transportés à bord des steamers que jusqu'à Québec ou Rimouski, et puis renvoyés à Montréal. Ne pensez-vous pas que ces éventails soient tout aussi nécessaires en mer, alors que les écoutilles sont fermées, qu'ils le sont sur le fleuve?—R. Oui; je suis d'avis

qu'ils seraient très nécessaires en mer, et je crois que c'est une erreur que de les enlever d'un vaisseau lorsqu'il arrive à Québec.

Q. Est-il venu à votre connaissance que les vaisseaux laissent ces éventails à Québec?—R. Je crois que quelques-uns le font. Je déclare qu'à mon avis on devrait garder les éventails sur le vaisseau tant qu'il y a des animaux à bord.

Par M. Greenshields :

Q. Ne savez-vous pas que quelques-uns des vaisseaux enlèvent les éventails à Québec, par économie ?—R. J'en ai entendu parler, mais je ne connais pas d'exemple de ce genre. J'ai entendu dire que les steamers de la ligne Allan l'avaient fait.

Q. Et conséquemment les éventails n'ont pas été d'une grande utilité à bord du steamer?—R. Les éventails ont fait leur service pour le temps qu'ils ont été en mouvement, et ils l'ont bien fait. Il y a toujours une certaine quantité d'air en circulation lorsqu'un vaisseau est en mer, et il n'arrive pas d'accidents tant que la machine du vaisseau ne se brise pas; et les animaux, dans ces circonstances, auraient sans cela une très bonne ventilation; mais s'il fallait fermer les écoutilles ce serait tout à fait une autre chose. Ce que j'ai dit relativement au fait que la ligne Allan aurait enlevé ses éventails à Québec, je n'ai alors répété que ce que j'ai entendu dire. Je n'étais pas à bord lorsque ceci a eu lieu, mais jai entendu dire que c'était le cas.

Q. Savez-vous pourquoi ils ont enlevé les éventails à Québec ?—R. C'était à cause du danger de la chaleur entre Montréal et Québec. Je suppose qu'on a cru que dès que le vaisseau arriverait dans les grands eaux et qu'il atteindrait l'air frais, le danger de manquer de l'air frais cesserait. Dans les journées de grande chaleur, lorsque les vaisseaux partent d'ici le matin, il y a très peu de vent, et si le vent souffle de l'ouest la fumée d'un steamer qui marche à raison de 10 à 12 milles à l'heure s'élève tout droit. C'est là où les éventails deviennent utiles.

Par M. Greenshields :

Q. Est-ce que les éventails ne seraient pas utiles si les écoutilles étaient fermées pendant une tempête au milieu de l'océan?—R. J'en suis bien sûr. Je n'ai pas de chiffres pour prouver ce que je dis, mais je n'ai pas de doute qu'un grand nombre d'animaux meurent de suffocation alors que les écoutilles sont fermées. Je dois dire que les compagnies maritimes sont, je crois, disposées à faire tout ce qu'elles peuvent à cet égard. Je sais qu'elles me traitent bien en ma qualité de gardien de port, lorsque je leur fais des recommandations, et je suis sûr qu'elles feraient de même si les exportateurs d'animaux leur faisaient des recommandations.

Ceci termine la déposition du témoin.

MICHAEL SCANLAN, surintendant des engagements pour la ligne Dominion, dépose comme suit:

Par M. Smith :

Q. Veuillez dire quelle est votre manière de voir relativement à ce qui fait l'objet de cette enquête?—R. Je désire faire une déclaration relativement au traitement que reçoivent les bouviers à bord des steamers de la ligne Dominion. J'ai préparé les passes pour tous les bouviers à bord des steamers de cette ligne, et je désire déclarer que tout ce qui est nécessaire est mis à bord pour l'usage des bouviers pendant la traversée. Pour chaque 25 animaux un homme obtient une passe, et pour chaque homme il y a un équipement complet, qui se compose d'un paillasson, d'un oreiller en paille, d'une couverture, d'un couteau, d'une fourchette, d'une cuiller, d'une assiette et d'un gobelet de fer-blanc. Nos distributeurs ont instruction de donner aux hommes la même nourriture qu'aux matelots, et si les hommes font un rapport contre les distributeurs à cause de négligence, et si l'accusation est prouvée, ils seront réprimandés ou démis. A ma connaissance, il ne m'est jamais arrivé de plaintes à l'effet que de mauvais aliments étaient servis aux bouviers sur les steamers de la ligne Dominion, ou qu'il leur manquait quelqu'un des ustensiles que nous leur fournissons. Je puis dire que nous fournissons un équipement complètement neuf pour chaque

voyage, à l'exception des couvertures, qui sont blanchies après chaque traversée et reprises à bord.

Par M. Greenshields :

Q. Surveillez-vous la distribution de ces articles vous-même ?—R. Depuis que les premiers animaux ont été expédiés du port de Montréal, j'ai surveillé l'embarquement des animaux, et je sais comment les choses se font. Les contremaîtres des animaux sur nos steamers mangent avec les officiers subalternes, et tout leur est fourni par le vaisseau.

Ceci termine la déposition du témoin.

JOHN LEE, échevin de la ville de Montréal, charpentier de navire, dépose comme suit :—

Par M. Greenshields :

Q. Que faites-vous M. Lee ?—R. Ce que je fais, relativement à cette enquête, se résume à ériger des stalles à bestiaux sur un grand nombre des vaisseaux qui partent de ce port. J'ai entendu les témoignages qui ont été donnés ici dans ces derniers jours relativement à la construction des stalles en planches de 2 pouces, et, à mon avis, c'est une chose qui n'est pas nécessaire. Ce n'est pas nécessaire non plus d'ériger des abris fixes sur ces steamers pour l'accommodement des animaux.

Par M. Smith :

Q. Pensez-vous que des planches de 1 pouce suffisent ?—R. Oui ; je crois qu'elles suffisent. J'ai construit au printemps des stalles en planches de 1 pouce à bord des vaisseaux, et tant qu'elles n'ont pas été arrachées, ces stalles ont duré deux ou trois saisons. Il y a beaucoup de différence pour ce qui est de la construction des stalles sur les vaisseaux. J'ai construit les premières stalles à bestiaux qui aient été érigées sur un steamer dans le port de Montréal, et j'ai exercé ce métier depuis. Je n'ai jamais traversé sur un steamer chargé d'animaux, mais je me rends très bien compte de la façon dont se passent les choses à bord, car je me suis fait un devoir d'obtenir, relativement à mon métier, toutes les informations possibles des capitaines des vaisseaux et des contremaîtres préposés au soin des animaux.

Q. Avez-vous aménagé le *Straits of Magellan* ?—R. Pas à l'époque où il a perdu ses animaux. Je suis d'avis que vers la fin de septembre les stalles pourraient être quelque peu plus fortes, en mettant des traverses à tous les 10 ou 15 pieds d'un côté à l'autre. Lorsque des vaisseaux transportent des animaux leurs écoutilles doivent être naturellement libres, et si les cornières de fer qui ont été recommandées sont posées sur le pont, je crois qu'elles seront un obstacle. Je suis menuisier et charpentier de métier, mais j'ai beaucoup à faire avec l'aménagement de ces vaisseaux, et mes connaissances à ce sujet sont très étendues.

Q. Pensez-vous que les poteaux ordinaires exigés sur le vaisseau et entourés de planches suffisent pour loger les animaux ?—R. Oui ; sauf dans les derniers voyages de la fin de l'année.

Q. Mais c'est précisément l'époque où les difficultés surgissent ?—R. Je recommanderais alors de prendre les stalles ordinaires et de clouer une autre planche d'un pouce par-dessus la planche d'un pouce qui est déjà posée.

Q. Vous pensez que deux planches d'un pouce sont plus fortes qu'une seule planche de 2 pouces ?—R. Les 2 planches d'un pouce subiront plus de pression que la planche de 2 pouces. Si les stalles sont faites d'une planche d'un pouce il y aura des ouvertures, bien sûr. Relativement à ces cornières de fer et aux autres matériaux dont on a parlé, la mer les emportera tout aussi vite qu'elle emportera les stalles de bois de John Lee.

Q. Pour ce qui est de la toîture des stalles, est-ce que vous ne laissez pas les joints ouverts ?—R. Oui, monsieur ; nous le faisons, mais ceci n'est pas tout à fait un mal ; car des bouviers vous diront de faire sauter une planche ici et là afin de permettre aux animaux d'avoir plus d'air sur le steamer. Après le mois de septembre,

s'il est nécessaire de faire des stalles d'une certaine solidité, chacun devra se soumettre à cette loi, et il ne sera pas question de réduire les prix et de construire de faibles stalles.

Par M. Watt:

Q. Vous savez que personne ne peut cloisonner les parois d'un vaisseau pour une cargaison de grain à moins d'avoir passé un examen et obtenu un certificat. Seriez-vous d'avis que la même règle fût appliquée au commerce d'animaux, c'est-à-dire que personne ne pourrait ériger des stalles à moins d'avoir obtenu un certificat ? —R. Si le gouvernement faisait ce règlement il faudrait s'y soumettre, mais il y a une différence entre un chargement d'animaux et une cargaison de grain. Le grain est une marchandise qui se détériore, et il faut un peu d'expérience pour aménager un vaisseau dans le but d'en transporter; mais un homme pourrait être un bon ouvrier et ne pas avoir cependant d'expérience dans le commerce d'animaux. Toutefois, s'il aménageait 3 ou 4 vaisseaux, il pourrait être un très bon homme à ce métier et ne pas avoir de certificat:

Par M. Thom :

Q, Il est dit dans le pamphlet de M. Plimsoll que les stalles étaient construites en bois de $\frac{3}{4}$ de pouce. Je désirerais vous faire décrire les stalles que vous construisez ordinairement ici pour les animaux, tant sur les lignes régulières que sur les vaisseaux allant à la cueillette ?—R. D'abord et avant tout, les planches qui séparent les animaux dans les stalles situées près des bastingues du plat-bord du vaisseau ont 9 pouces de largeur et 3 pouces d'épaisseur. La planche du haut où la tête de l'animal se trouve à 6 pieds par 3. La planche du poitrail a 2 pieds 9 pouces, Les planches de division ont 2 pouces, et je pose des vaigres d'empâture tout le long de ces étais qui sont cloués au moyen de clous de 5 pouces. Nous mettons aussi un toquet de 6 pouces par 3. J'ai vu jusqu'à 5 à 6 rangs de foin sur le dessus des stalles, et bien que cela pèse considérablement, les planches n'ont jamais remué.

Q. Vous n'avez jamais vu de bois de $\frac{3}{4}$ de pouce dans ces stalles ?—R. Ceci est complètement hors de question. Je n'ai jamais employé quelque chose qui eût moins d'un pouce franc, ce qui est généralement $1\frac{1}{8}$ pouce.

Q. On a dit que la toiture des stalles n'était pas suffisamment étançonnée pour porter du foin ou des hommes ?—R. Je n'ai pas le moindre doute que certaines personnes pourraient construire des stalles de cette façon, mais toutes celles que j'ai construites seraient suffisamment solides pour porter non seulement un homme mais cinquante. Un homme ne pourrait passer à travers les stalles comme je les construits.

Q. Vous pensez que les stalles sont tout aussi bonnes que si elles étaient érigées au moyen de charpentes en fer ?—R. Tout aussi bonnes, et peut-être meilleures; car une charpente en fer se défait parfois.

Par M. Smith :

Q. Construisez-vous ces stalles à la journée ou par contrat ?—R. Je les fais à la journée pour la ligne Dominion.

Q. Non par contrat ?—R. Non, monsieur; et mes instructions sont de faire ce qu'il y a de mieux, et de ne rien négliger. Parfois je fais ces travaux par contrat, et ce système est plus profitable pour moi.

Q. C'est-à-dire que vous n'êtes pas aussi particulier quant aux matériaux ?—R. Oh, oui, monsieur, je le suis; mais je fais parfois plus d'argent par contrat qu'à la journée. Je fais une spécialité du métier, et je fais tailler cette année le bois dont je me servirai l'année prochaine, afin qu'il soit bien sec.

Q. Clouez-vous les toquets de façon qu'ils se brisent et que par suite l'animal tombe et se fracture une jambe ?—R. Je n'ai jamais entendu dire qu'ils se soient brisés. A venir jusqu'à il y a deux ans, les toquets étaient trop petits, mais ils étaient bien cloués. On m'a dit qu'à bord de certains vaisseaux que j'avais aménagés les toquets avaient cédé, et lorsque j'ai vu cela j'ai augmenté la grosseur des toquets. Depuis deux ans les toquets sont meilleurs que ceux dont on se servait autrefois. Il

est très important de fixer ces toquets solidement, afin qu'ils puissent soutenir les animaux. Je puis dire aussi que je laisse toujours un espace afin que les dalots du bord puissent être nettoyés.

Par M. Greenshields :

Q. Que construisez-vous pour loger les bouviers ?—R. Ce sont des stalles splendides. Elles sont faites des mêmes matériaux que celles des animaux, lorsqu'on nous demande d'en ériger à bord.

Q. Mais vous n'en contruisez pas toujours à bord de chaque vaisseau ?—R. Je ne les construis que lorsqu'on me dit de le faire.

Q. Quand on ne dit rien vous n'intervenez pas ?—R. Je ne les construis que lorsqu'on me dit de le faire. Je crois que les hommes ont des chambres à bord des steamers de la ligne Dominion.

Q. Ce n'est alors que sur les vaisseaux allant à la cueillette que vous construisez ces stalles pour les bouviers ?—R. Oui.

Q. Comment dorment-ils sur ces vaisseaux allant à la cueillette lorsqu'on ne leur donne pas de moyens de logement ?—R. Je ne le sais pas. Lorsque je construis ces cases, je les fait de 4 pieds de large, de manière à loger deux hommes dans chacune.

Par M. Greenshields :

Q. Vous donnez 2 pieds 8 pouces aux animaux, et vous donnez aux hommes 2 pieds chacun ?—R. Je crois comprendre qu'ils ont amplement de place dans ces cases.

Par M. Smith :

Q. Ils sont encore plus à l'étroit que les animaux, je suppose ?—R. Ils ont amplement de place. On m'a dit qu'après avoir pris ces dispositions pour loger les hommes, le plus grand nombre d'entre eux couchaient sur le foin.

Q. Vous construisez ces stalles immédiatement à côté des stalles des animaux ?—R. Il en est parfois ainsi, et parfois non.

Q. Est-il vrai que l'eau arrive jusqu'aux bouvières et qu'elle les trempe ?—R. Les stalles sont étanches lorqu'elles quittent le port, mais après cela je ne puis dire. Règle générale, lorsque le vaisseau est dans le port pendant les chaleurs, l'équipage lave les ponts, et si l'eau passait à travers le pont je le saurais, car je dirais au capitaine qu'il a besoin de calfatage. Je suis sous l'impresion que si l'eau arrive jusqu'à ces cases c'est parce que le fer du pont suinte.

Ceci termine la déposition du témoin.

MONTRÉAL, 10 janvier 1891.

Le 10 janvier 1891 l'enquête est reprise, sous la présidence de M. William Smith, sous-ministre de la marine.

James R. Dick, directeur du refuge des petits garçons (*Boy's Home*), de Montréal, dépose comme suit :—

Le refuge des petits garçons, de Montréal, est une institution qui se maintient par le travail des petits garçons qui y demeurent et par des souscriptions de particuliers. Nous avons environ $1,000 par année de souscriptions particulières et le reste provient du travail des enfants. Nous avons dans l'établissement de 60 à 80 petits garçons et jeunes gens dont l'age varie de 10 à 20 ou 21 ans. Quelques-uns de ces jeunes gens et de ces petits garçons s'occupent à apprendre des métiers.

Lorsque les petits garçons arrivent nous obtenons des situations pour eux, et pour ceux qui ne veulent pas rester dans l'institution nous leur trouvons des situations chez les cultivateurs. Nous avons, naturellement une charte pour le refuge, et les petits garçons sont soumis à la discipline. Je désire donner mon témoignage relativement à l'enlèvement de nos petits garçons par les contremaîtres à bord des vaisseaux à bestiaux. La plupart de ces petits garçons sont des immigrants venus au pays, et envoyés à notre institution. Il arrive que quelques petits garçons sont placés sous les soins de cultivateurs, et après y avoir demeuré quelques années, il peut se faire

qu'il se fatiguent des travaux de la ferme. Ils ont peut-être vécu dans les villes avant de quitter l'Angleterre, et comme ils n'aiment pas les travaux de la ferme, ils cherchent généralement à revenir dans les villes.

Par M. Smith :

Q. Apprennent-ils grand'chose chez ces cultivateurs ?—R. Non, monsieur ; je ne pense pas qu'ils apprennent quoi que ce soit. Aucun cultivateur ne prend un petit garçon à moins d'obtenir beaucoup de lui et de lui donner très peu en retour. Lorsqu'ils viennent au refuge nous les admettons et nous tâchons de leur faire apprendre un métier pour lequel nous leur croyons des aptitudes particulières.

Q. Avez-vous des difficultés à obtenir des positions pour ces enfants ?—R. Non, monsieur. Dans ce pays un bon petit garçon de plus de dix ans peut facilement apprendre comment gagner sa vie. Nous les gardons au refuge, nous les vétissons et nourrissons, et nous les engagons par contrat chez un industriel pour leur faire enseigner un métier qui fera d'eux des hommes s'ils y tiennent. Si un petit garçon est disposé à travailler nous ne lui posons pas de questions, et un petit garçon qui veut avancer peut le faire.

Par M. Smith :

Q. On a souvent dit que les gens ne peuvent gagner leur vie dans les villes. Comment vous procurez-vous du travail pour ces petits garçons ?—R. Je n'ai pas de difficulté à obtenir du travail pour mes 70 ou 80 petits garçons. Lorsqu'un enfant arrive au refuge, deux ou trois jours me suffisent pour voir s'il veut travailler ou non, et s'il ne travaille pas il ne mange pas. S'ils ne suivent pas la règle de l'institution, ou s'ils sont particulièrement mauvais, je leur montre la porte. Nous sommes très bons pour les enfants, et nous tâchons de les mettre à quelque métier pour lesquels ils ont naturellement des aptitudes. J'ai essayé à mettre des petits garçons intelligents à certaines choses, et lorsqu'ils n'y réussissaient pas, je leur faisais essayer autre chose, et ils réussissaient très bien. Ce dont je veux me plaindre c'est que des petits garçons peuvent être engagés comme apprenti quelque part dans la ville, et après trois ou quatre ans (selon le cas) ils désirent retourner au pays, et, parfois, lorsqu'ils ont disparu, j'ai découvert qu'ils sont traversés comme bouviers à bord des vaisseaux à bestiaux.

Q. Quel âge peuvent-ils avoir lorsqu'ils sont pris à bord des vaisseaux à bestiaux ? —R. De 17 à 18 ans.

Q. Est-ce que ces petits garçons désirent vivement retourner au pays ?—R. Lorsqu'un petit garçon a demeuré ici un an ou deux, il se prend parfois à vouloir retourner là d'où il vient, peu importe qu'il ait un chez-lui ou non. Nous n'imposons pas de contrainte à nos petits garçons, sauf qu'ils doivent se soumettre à la discipline du refuge. Il faut qu'ils soient entrés à neuf heures et demie pour la prière, mais quelquefois ils ne reviennent pas la nuit, et nous constatons dans la suite que les petits garçons qui ne sont pas revenus au refuge sont partis avec des vaisseaux à bestiaux. C'est ce dont je désire me plaindre. Ils vont sur les quais, me dit-on, et quelques-uns de ces contremaîtres de bouviers les engagent à monter à bord des vaisseaux en leur offrant £2 pour prendre soin des animaux pendant la traversée. Dans pareil cas, le contremaître fait des offres malhonnêtes pour l'engager à traverser l'Atlantique, car parfois ils ne sont pas payés à leur arrivée de l'autre côté.

Q. Comment le contremaître sait-il que l'offre est malhonnête ?—R. Le contremaître leur offre de l'argent pour traverser, mais il ne le leur donne pas. Le but principal que j'ai eu me présentant devant cette enquête est de recommander que les individus qui partent pour avoir soin des animaux soient inscrits sur le rôle d'engagement, et que l'âge auquel on puisse prendre ces hommes pour ce travail soit soumis à une restriction. Il arrive souvent que lorsque ces jeunes gens arrivent de l'autre côté ils ne peuvent obtenir du contremaître de leur donner leur salaire, et ils se trouvent dans la misère.

Q. Comment cela rémédierait-il au mal s'ils étaient inscrits sur le rôle d'engagement ?—R. Ils auraient leur salaire de l'autre côté quand ils traverseraient, et il y

aurait un obstacle à expédier des jeunes gens qui ne sont pas majeurs. Je recommanderais que ces jeunes gens ne puissent pas signer le rôle d'engagement sans le consentement de leurs parents ou de leurs tuteurs. Ce système de prendre des jeunes garçons pour traverser avec des animaux est un grand mal pour le port de Montréal. Souvent des parents sont venus me trouver à la recherche de leurs enfants, et quelque fois, à la suite d'informations, nous avons découvert qu'ils étaient partis dans un de ces vaisseaux à bestiaux. Si ces jeunes garçons étaient inscrits sur le rôle d'engagement, on pourrait plus facilement découvrir leurs traces.

Q. Pensez-vous que si les bouviers étaient tenus de signer le rôle d'engagement, les capitaines des vaisseaux ne prendraient pas des jeunes garçons mineurs, quand bien même la loi permettrait d'engager des mineurs ?—R. Les parents des enfants qui fuient la maison paternelle pourraient les retrouver. Je crois que personne ne devrait être inscrit sur le rôle d'engagement pour prendre soin des animaux à moins d'avoir 20 ou 21 ans.

Q. Vous croyez que personne ne devrait être mis sur le rôle d'engagement à moins d'avoir 20 ans ou d'avoir le consentement de ses parents ou de son tuteur ?—R. Oui. Nous avons beaucoup de difficultés au refuge à cause de la désertion de quelques-uns de ces jeunes gens. Les jeunes garçons viennent prendre leur souper le soir et disparaissent après cela, et comme le vaisseau part au point du jour nous ne pouvons les atteindre. Je suis monté à bord d'un steamer à deux heures du matin à la recherche de quelques-uns de mes petits garçons. Je les ai demandés, et les bouviers m'ont dit qu'ils n'y étaient pas, et j'ai dû aller chercher un homme de police pour visiter le vaisseau, après quoi nous trouvions quelques-fois les jeunes garçons et nous les ramenions au refuge. Le fait qu'un jeune garçon part ainsi cause beaucoup de perte à lui et à la société. La perte est quadruple. Il y a perte d'argent pour l'institution de l'autre côté qui les a expédiés ici en premier lieu. Il y a perte pour le refuge des petits garçons de ce côté-ci, institution qui les a nourris et vêtus pendant les deux ans qu'ils faisaient leur apprentissage, et il y a perte pour le patron chez qui le jeune garçon a été engagé comme apprenti. Rarement revient un jeune garçon qui part avec les bouviers. Il perd son métier et il se perd complètement. J'étais à Liverpool l'été dernier et j'y ai rencontré un jeune garçon qui avait été engagé comme apprenti dans l'imprimerie de Morton, Phillips et Bulmer pendant deux ans. Un soir il disparut, et j'entendis dire qu'il était traversé à bord d'un vaisseau à bestiaux. Subséquemment, j'ai vu le même jeune garçon travailler comme vidangeur dans les rues de Liverpool. Il a perdu son métier et le respect de lui-même, précisément parce qu'une nuit il a eu l'occasion de fuir sur un vaisseau à bestiaux. Ce malheureux voyage a détruit son avenir et a privé ses patrons de ses services. Je recommanderais qu'une punition soit infligée à quiconque embaucherait un apprenti sous contrat pour monter à bord de ces vaisseaux.

Ceci termine la déposition du témoin.

David Allan Watt, de la ville de Montréal, courtier en fret pour la ligne Allan, dépose comme suit :

Par M. Smith :

Q. Il n'est guère nécessaire de dire, M. Watt, qu'on n'a pas besoin de vous poser des questions, parce que nous savons que vous avez plein les mains d'informations sur ce sujet. Nous sommes maintenant prêts à entendre avec plaisir tout ce que vous avez à dire.

M. Watt.—Je vais me contenter, monsieur, de toucher plus ou moins les grandes lignes. Mon ami, M. Thom, de la ligne Beaver, qui a entendu la plus grande partie des témoignages ici, viendra après moi si je comprends, et je lui laisserai ce que je puis appeler les questions de détail ou les spécialités. J'ai été absent de la ville et je ne sais précisément ce qui a eu lieu à cette enquête, mais je suppose que la raison s'en trouve dans la présentation de ce bill dans la chambre des communes impériale, qui prohibe l'exportation du bétail de ce pays. Le bill qui est maintenant soumis au

parlement impérial prohibe de fait l'importation d'animaux sur pied d'Amérique, comme vous le savez, et il permet l'importation d'animaux vivants des ports européens. C'est un bill dont les conséquences sont très graves, et je suppose que le fait que cette commission a été nommée prouve que le gouvernement canadien se rend compte de la gravité de la situation.

M. SMITH—Nous nous en rendons parfaitement compte.

M. WATT—Ce bill embrasse de très graves questions internationales, en tant qu'il permet à un pays de faire ce qu'il défend à un autre, à cause de la distance, et il est aussi d'une très grande importance pour le commerce de ce continent, et pour le Canada plus particulièrement. Je ne crois pas qu'on comprenne parfaitement les conséquences graves de la mesure si elle était adoptée.

M. SMITH—Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous là-dessus. Je crois qu'on se rend compte très bien de la gravité de la chose.

M. WATT—J'ai des doutes si la gravité de la mesure est comprise en Angleterre.

M. SMITH—Je crois qu'on la comprend très bien dans ce pays-ci, toutefois.

M. WATT—Je pense que la population et les membres du parlement en Angleterre ne réalisent pas la gravité de la mesure que ce bill propose de faire prendre.

M. SMITH—Je pense que la population en Canada se rend compte de la gravité de ce projet de loi.

M. WATT—Je suppose que oui. Je pense que le simple fait qu'un bill d'une nature aussi radicale, et je pourrais dire, aussi révolutionnaire, a été présenté dans la chambre des communes en Angleterre et a été soumis à un comité collectif de deux départements, sous la présidence d'un membre du gouvernement, démontre que le bill est d'une nature très grave. Le bill a l'appui des membres qui représentent la classe la plus influente en Angleterre, je veux parler de la classe des propriétaires fonciers. C'est une loi de caste. Elle est présentée, je le crois, dans le but exprès d'améliorer la position des propriétaires fonciers et d'augmenter le prix de la viande sur le marché anglais. La présente chambre des communes en Angleterre se compose en grande partie de propriétaires fonciers, et je crois être dans le vrai quand je dis que les intérêts immobiliers prédominent dans le présent parlement impérial et dans le gouvernement du jour. Ce fait seul nécessitera de la part du gouvernement et de la population du Canada tous les efforts pour empêcher que cette loi ne soit adoptée. Vous avez très justement dit, M. le commissaire, que ce bill est entre les mains des humanitaires, et je crois que cela est incontestablement vrai. Mais la classe des propriétaires fonciers, ceux qui ont grand nombre d'intérêts en jeu dans cette affaire, exploite tout simplement, à mon avis, les humanitaires, et les pousse tout simplement à faire des démarches que les faits ne justifient en aucune façon et qui n'ont jamais été justifiés. Je ne voudrais pas dire pour un moment qu'on n'a pas besoin de passer de loi humanitaire, mais on devrait l'appliquer conformément aux faits révélés à la présente enquête. Il semblerait que les humanitaires demandent l'abolition d'un commerce dans l'exploitation duquel les actes de cruauté, s'il en existe, pourraient être évités ou tempérés au moyen d'une loi. S'ils existent, on devrait passer une loi pour les empêcher et pour punir ceux qui s'en rendent coupables, au lieu de présenter une loi pour abolir une industrie très importante. Ce serait un cas à peu près semblable si, par exemple, des actes de cruauté sont commis envers les chevaux, nous tentions de faire disparaître ce mal en empêchant entièrement l'emploi de ces animaux pour des fins de gros travaux. De fait, comme la chose me le paraît, les humanitaires mettent ce commerce de bestiaux sur le même pied qu'ils seraient sensés mettre le commerce d'esclaves, le commerce d'opium ou le commerce de femmes ; c'est-à-dire qu'ils cherchent à rendre ce commerce odieux en le prohibant. Dans le présent cas comme dans d'autres, l'idée devrait être, autant que possible, d'empêcher l'existence d'actes de cruauté et de punir ceux qui s'en rendent coupables, quand la preuve des actes de cruauté a été faite. Or, pour ce qui est des steamers qui font le commerce de transport d'animaux de Montréal, et je ne parle que des lignes régulières, leur état de service fait voir que ces prétendus actes de cruauté n'ont pas existé jusqu'aujourd'hui. Ils

font ce commerce depuis 15 ans, et ils ont transporté des milliers et des milliers d'animaux, et les pertes qu'ils ont faites en moyenne dans le cours de ce nombre d'années sont aussi faibles, à mon avis, que possible. Elles sont si faibles qu'elles n'ont pas lieu de provoquer une loi ou une enquête. Je pense que s'il n'y avait pas eu d'autre commerce que le transport de ces animaux par les lignes régulières, il n'y aurait pas d'enquête ou de plaintes. Personne dans le monde ne peut avoir plus d'intérêt à transporter des animaux sans danger, ou à diminuer la proportion de la mortalité des animaux ou du mal qu'ils prennent, que les agents des lignes régulières. Ils peuvent en appeler à leur état de service pour témoigner de leurs succès. Il n'y a, à proprement parler, en réalité, que deux intérêts en jeu dans le commerce d'exportation d'animaux. Il y a l'intérêt du producteur et l'intérêt de celui qui transporte les animaux, en tant qu'il s'agit du Canada. Les commerçants d'animaux et les assureurs, et les autres personnes qui ont des rapports avec ce commerce, ont naturellement un intérêt, mais cet intérêt est éphémère. L'intérêt du producteur prédomine et l'intérêt de celui qui les transporte est aussi supérieur. Or, monsieur, je pense que si ces deux intérêts que j'ai mentionnés, je veux parler des expéditeurs et des assureurs, avaient un état de service aussi bon que celui des lignes régulières, il n'y aurait pas eu de raisons de faire cette enquête; et je pense qu'il a dû vous venir à l'esprit, monsieur, que tandis que les compagnies maritimes ont été, pour ainsi dire, relativement silencieuses, les assureurs et les exportateurs d'animaux dans la présente affaire ont fait particulièrement du bruit. On pourrait croire que les assureurs et les exportateurs d'animaux ont les mains parfaitement nettes et que tout le blâme retombe sur les vaisseaux; tandis que, monsieur, c'est précisément le contraire. En tant qu'il s'agit des lignes régulières, on ne peut leur imputer aucun blâme, et leur état de service le prouve. En tant qu'il s'agit des exportateurs d'animaux et des assureurs, leur état de service est loin de ne pas mériter de blâme. Vous avez remarqué que les exportateurs d'animaux et les assureurs n'ont eu rien, ou presque rien, à dire de leurs propres affaires. Les assureurs, pour la plupart, se contentent de parler des exportateurs, et ne disent absolument rien d'eux-mêmes. Les exportateurs d'animaux se contentent de répéter ce qu'ont dit les assureurs, en y ajoutant toutefois quelques recommandations à l'adresse des vaisseaux. Or, je pense qu'il est très évident que la condition essentielle du succès dans le commerce se trouve entre les mains des exportateurs. Avant tout, leurs animaux devraient être bien achetés, et ce devraient être des bestiaux sains et en bonne santé; et en second lieu, les bouviers qu'ils engagent devraient être des hommes capables de prendre soin de leurs animaux. Les animaux devraient être mis à bord du vaisseau en parfait état, et la nourriture et l'eau qu'on leur donne devraient être de la meilleure qualité.

M. Smith.—Il a été prouvé, au cours des témoignages, ici, que le vaisseau donne quelquefois de l'eau salée, et que très souvent l'eau était tellement chaude quand on la donnait qu'elle rendait les animaux malades.

M. Watt.—Je n'ajouterais pas foi à une partie de cette preuve tant qu'elle ne serait pas rigoureusement corroborée. Grand nombre de choses insensées ont été dites avant cette enquête. Si on avait mentionné le nom d'un vaisseau particulier relativement à cette chose, je crois qu'il serait de votre devoir de donner aux armateurs de ce vaisseau, lorsque celui-ci est dans le port, ainsi qu'aux officiers et à l'équipage lorsqu'ils sont ici, l'occasion de réfuter cette preuve. Il n'y a pas de raison pour qu'un vaisseau donne de la mauvaise eau et de l'eau en quantité insuffisante. Il est tout autant de l'intérêt du vaisseau, sinon plus, que de tout autre, que l'eau soit bonne et que les animaux en reçoivent en quantité suffisante. Le gouvernement, comme vous le savez, examine les animaux au départ, et dans cette mesure il prend intérêt à la santé du bétait. Jusqu'ici le gouvernement ne s'est pas donné la peine de voir à ce que les hommes qui ont soin des animaux pendant la traversée soient capables de remplir leurs fonctions, ou que la nourriture mise à bord soit suffisamment abondante et de bonne qualité. Je ne sais, monsieur, si ce service appartient légitimement au gouvernement ou non, mais c'est un service tout aussi légitime que bon nombre de recommandations qui nous ont été faites ici. J'ai remarqué que tous les exportateurs ont suggéré, comme remède à apporter au mal

que subissent les animaux ou aux pertes d'animaux, que le vaisseau ne touche le prix du fret que pour les animaux qui sont débarqués en vie de l'autre côté. J'aimerais à vous faire remarquer qu'en réalité le vaisseau à gagné son fret lorsqu'il part. Il a donné l'espace de ses ponts pour les animaux. Il a érigé des stalles pour ces animaux, il a donné des passes aux bouviers et fait des arrangements pour transporter le fourrage. Lorsqu'il est parti pour se rendre à sa destination il a gagné le prix de son fret. Or je crois qu'il aurait été bien plus raisonnable de recommander que l'exportateur ne touche pas l'argent de l'assurance pour tout animal qui meurt à bord d'un vaisseau par suite d'une chose qu'on ne peut empêcher. Il est censé acheter un animal sain, avoir un personnel convenable et fournir une nourriture convenable ; il est censé traiter les animaux quand ils sont malades et en avoir soin, et il serait bien plus raisonnable de recommander qu'il soit le perdant dans le cas ou un animal meurt de causes qu'on peut empêcher, que de dire que le vaisseau ne devra pas toucher le prix du fret. Je ne pense pas que l'une ou l'autre des ces recommandations vaille quelque chose ou puisse être mise à exécution, parce que l'assureur intervient et assure le vaisseau ou l'expéditeur avec une égale indifférence ; son but est d'avoir une prime. Relativement à ces assureurs, je pense que si ceux-là qui ont donné si librement des avis aux vaisseaux avaient fait leur part avec un peu de l'habileté et du succès que les lignes régulières ont fait la leur, cette enquête n'aurait pas été nécessaire. Les pertes les plus importantes qui ont eu lieu, l'un portant l'autre, dans le cours des 15 dernières années, ont eu pour cause l'inhabileté où se trouvait l'assureur de pouvoir classifier convenablement son vaisseau, et d'établir une distinction convenable quant à la prime. Il y a eu un temps, monsieur, il y a 2 ou 3 ans, comme vous le savez peut-être, où il existait à Montréal une association d'assurance. C'était en 1887. J'eus l'occasion dans le temps d'examiner cette affaire, et j'ai ici des chiffres qui démontreront mieux ce que je veux dire que toutes les autres données. En 1887, cette association avait le contrôle de toute l'assurance du Saint-Laurent, pratiquement parlant. Comme question de fait, il était presque impossible d'avoir une bonne assurance sur une consignation expédiée par voie du Saint-Laurent autrement que par cette association. Ces messieurs classifiaient les vaisseaux et fixaient le taux des primes. Dans le cours de cette année-là ils ont assuré 68,000 têtes d'animaux, et sur ces 68,000 bestiaux environ 49,000 ont été transportés par les lignes régulières, c'est-à-dire, par les lignes Allan, Beaver, Dominion, Donaldson et Furness, et environ 19,500 ont été transportés par d'autres vaisseaux. Les vaisseaux Allan, Beaver et Dominion ont perdu environ $\frac{1}{4}$ de 1 pour 100. Les vaisseaux Donaldson et Furness ont perdu un peu plus que $\frac{1}{2}$ de 1 pour 100, et toutes les autres lignes ont perdu $4\frac{1}{2}$ pour 100. Je parle de ceci pour contrecarrer ou, plutôt pour faire disparaître de votre esprit l'impression que le témoignage du gardien de port aurait pu y laisser. Il a déclaré que les vaisseaux de l'extérieur ou vaisseaux allant à la cueillette étaient, dans le sens large, sinon tout aussi capables de transporter des animaux que les autres lignes, qu'ils n'étaient pas du moins incapables, et qu'on ne devait pas établir contre eux une distinction trop accentuée. Les chiffres que je viens de citer font voir que ces vaisseaux de l'extérieur ont perdu environ 16 fois plus d'animaux cette année-là que les vaisseaux de lignes régulières. Les assureurs prennent des risques sur les vaisseaux de l'extérieur à raison de $1\frac{1}{2}$ à 2 pour 100, et sur les vaisseaux de lignes régulières à raison de $\frac{1}{2}$ à $1\frac{1}{2}$ pour 100. Les taux diffèrent quelque peu quant à la saison de l'année, mais ils ne sont pas les mêmes quant au risque pris sur ces deux catégories de vaisseaux et quant aux pertes qu'elles font. On a eu pour règle d'augmenter très considérablement les primes en automne, mais je n'ai pu recueillir de témoignages de nature à établir que les pertes justifient l'augmentation de la prime en automne. Dans le cours de cette année particulière de 1887, je constate d'après mes notes que l'assurance pour les vaisseaux réguliers de première classe était à un minimum de $1\frac{1}{2}$ pour 100, tandis que les pertes ne s'élevaient qu'à $\frac{1}{4}$ pour 100. Mais dans le cours du mois d'octobre et de novembre les taux s'élevaient à 5 ou 6 pour 100, et même encore plus. J'ai eu occasion d'examiner s'il y avait une justification quelconque pour l'augmentation des taux, et j'ai constaté qu'il n'y en avait pas, étant donnés les

résultats. De fait, après avoir fait un examen minutieux j'ai constaté que les consignations qui étaient en mer en juin et en juillet accusaient les plus lourdes pertes. Pour les consignations du mois d'août les pertes ont été absolument nulles. Les consignations du mois de juin parties du port de Montréal accusent les pertes les plus lourdes, et pendant les deux semaines du mois de novembre, jusqu'à la clôture de la navigation, les pertes ont été moins que ¼ de 1 pour 100. J'ai fait l'exposé de cet argument pour établir tout simplement qu'une bonne partie sont des pertes qu'on peut empêcher, et des pertes que l'assureur, s'il avait fait preuve de discrétion et de soin, aurait pu empêcher. Il aurait pu les empêcher en refusant d'assurer des vaisseaux d'une certaine nature, ou en exigeant un taux de prime tel qu'il aurait été profitable pour lui d'avoir en mains ces gros risques. Tel que c'est, monsieur, tout le commerce du pays et le trafic des vaisseaux de lignes régulières, c'est-à-dire, les bons états de service des vaisseaux de lignes régulières, ont servi à payer pour les pertes des autres vaisseaux. En rapport avec ceci, je désire produire le tableau statistique suivant:—

Dans le cours de la saison de navigation de 1885, 1886 et 1887, le commerce de transport d'animaux des lignes Allan, Dominion et Beaver, a produit ce qui suit:—

—	Animaux embarqués.	Perdus.	Pour cent par ligne.
	Têtes.	Têtes.	
Allan	57,204	155	0.271
Beaver	29,439	108	0.367
Dominion	31,110	65	0.209
	117,753	328	

Par année—1885, 1886, 1887 :—

—	Têtes.	Têtes.	Pour cent par ligne.
1885	42,221	138	0.327
1886	37,379	72	0.192
1887	38,153	118	0.308
Moyenne	117,753	328	0.278

Résultats généraux de l'Association d'assurance sur les animaux, à Montréal, pour la saison de navigation de 1887 :—

—	Animaux embarqués.	Perdus.	Pour cent par ligne.
	Têtes.	Têtes.	
Allan, Beaver et Dominion	38,153	118	0.278
Donaldson and Furness	10,691	36	0.367
Tous les autres animaux assurés par l'association	19,493	843	4.325
Total	68,337	997	

Par M. Greenshields:

Q. N'est-il pas vrai que les compagnies d'assurances ont soumis ces steamers de l'extérieur à un taux de 2, 3 et 4 pour 100 plus élevé que pour les vaisseaux de lignes régulières ?

M. WATT.—Non, monsieur; non pas à l'époque où les pertes ont eu lieu. Le résultat des affaires était qu'à veuir jusqu'à la fin de juillet les pertes des assureurs avaient été extrêmement lourdes. De fait, ils étaient aux abois, et ils se décidèrent alors d'augmenter le taux des primes pour tous les vaisseaux sans distinction. Qu'ils aient fait de justes distinctions entre les vaisseaux, je ne le sais pas, mais je suis certain qu'en aucun temps qu'ils n'ont exigé des primes en proportion des pertes de ¼ de 1 pour 100 pour les lignes régulières et des pertes de 4 pour 100 des autres lignes. La catégorie des individus qui sont expédiés pour prendre soin des animaux à bord a beaucoup occupé l'attention de cette commission. Je puis dire, monsieur, qu'en tant qu'il s'agit du vaisseau, il est du devoir de l'exportateur de délivrer sur le pont du vaisseau les animaux sains et en bon état, et il est de son devoir de plus de les recevoir du vaisseau en Angleterre. Le devoir du vaisseau est de les transporter sains et saufs, une fois qu'ils sont embarqués, du port de Montréal au port de l'autre côté. Votre attention a été considérablement dirigée sur le système qui existe pour la manœuvre des animaux dans le port de Montréal, et grand nombre de recommandations vous ont été faites. Quelques-unes sont praticables, et d'autres ne le sont absolument pas. Les vaisseaux n'ont pas d'intérêt très particulier, comme vaisseaux, dans ces améliorations, autre que l'intérêt qu'ils ont de débarquer leur cargaison en bon état. La question de savoir si les animaux seront amenés dans le port par chemin de fer ou par eau, et s'ils seront gardés dans les cours à bestiaux pendant un certain temps après leur arrivée ici, n'est pas du ressort des vaisseaux. Je puis donner l'assurance aux exportateurs d'animaux et autres que quelque plan bien élaboré qu'ils pourront présenter pour améliorer les facilités d'expédition dans le port de Montréal recevra tout le concours et tout l'appui dont les armateurs peuvent disposer. Ceci est en grande partie une question de frais. La construction de cours spéciales à bestiaux, ou la réserve de quais spéciaux pour l'embarquement des animaux, ou l'érection d'abris spéciaux pour le bétail sur les quais, ou la pose d'une voie spéciale de chemin de fer, sont toutes des questions de dépenses. On ne doit pas perdre de vue que le bétail ne constitue qu'un seul facteur du commerce maritime de cette ville, et que pour faire le commerce d'animaux avec profit il faut que toutes les autres affaires se fassent aussi avec profit. Je puis dire qu'il serait tout à fait impraticable de restreindre dans une grande mesure les affaires du port aux consignations d'animaux. Il serait également impossible, je croirais, de faire des arrangements spéciaux pour la manœuvre du bétail. Nous qui nous occupons des vaisseaux avons précisément la même expérience relativement à l'autre cargaison. Les exportateurs de grain ont constamment proclamé que leur commerce particulier exige des facilités particulières et spéciales. On a constamment fait des instances auprès de de nous pour que nous conduisions les vaisseaux d'un quai à un autre afin de charger le grain directement de l'élévateur, et pour qu'il n'y eût pas d'inconvénient à transporter le grain d'un côté de l'Atlantique à l'autre. Il en est de même pour les exportateurs de farine. Ils veulent avoir de grands magasins où les vaisseaux se rendraient pour prendre la farine. Nous disons donc que sous ce rapport les exportateurs d'animaux sont comme les autres. En écoutant les plaintes formulées par les intéressés immédiats, on pourrait croire qu'il n'y a qu'un certain article de commerce spécial ou que les armateurs soient intéressés, et que les vaisseaux n'ont rien autre chose à faire qu'à faciliter ce commerce unique et rien que celui-là. Je n'ai pas besoin de dire, monsieur, que c'est là faire une appréciation étroite du commerce de ce port. Les vaisseaux ne peuvent faire parfaitement le commerce d'animaux qu'en transportant aussi des cargaisons générales. Je ne pense pas qu'il vaille la peine que je discute les divers projets qui ont été proposés ici, autrement que pour dire que les exportateurs d'animaux et les autres personnes qui ont des intérêts dans le commerce pourront toujours compter sur l'appui des compagnies maritimes lorsqu'il s'agira d'un plan bien élaboré qui n'entraînera pas de charges pour le commerce général. Je pourrais laisser de côté les diverses recommandations qui ont été faites relativement aux vaisseaux, particulièrement par les assureurs, quant à la question de savoir comment et où les animaux seront placés, jusqu'à quel point les stalles devront être solides, et si on devrait avoir la lumière électrique et rien que la lumière électrique.

Ce sont là des choses qui devront être mises à l'étude, et si vous faites à ce sujet la loi que je vous crois capable de faire, vous pourrez compter, en préparant cette loi, sur la longue expérience et les connaissances des compagnies maritimes pour perfectionner vos règlements autant que possible. Les intérêts des armateurs sont précisement les mêmes que les intérêts des exportateurs d'animaux. Ils font ce commerce depuis 15 ans et ils peuvent produire un bon état de service. C'est plus que vous ne pouvez peut-être obtenir de toute autre division du commerce. Il y a deux choses contre lesquelles je désirerais protester. La première est la question d'un aménagement solide et permanent sur le pont des gaillards des vaisseaux pour le transport d'animaux. Parlant sous réserve, je crois que la proposition est impraticable; et de plus, je pense que l'état de transport des vaisseaux de lignes régulières démontre que cet aménagement permanent n'est pas nécessaire. L'autre question dont je veux parler se résume à dire qu'à mon avis le changement des vaisseaux d'un mouillage à un autre est extrêmement difficile à mettre en pratique. Dans tous les ports du monde, il est du devoir de l'expéditeur d'apporter sa marchandise au vaisseau, et pour ce qui est des animaux c'est aussi le devoir de l'exportateur d'embarquer son bétail à bord du steamer. Faire sortir le vaisseau de son mouillage dans le but d'aller chercher ses animaux ou toute autre partie de sa cargaison est une question de frais, et on a constaté, dans tous les ports de l'Atlantique que je connaisse, qu'il était impossible de mettre ce système en pratique. La cargaison est invariablement apportée au vaisseau, pour être mise à bord.

M. Bond.—Vous avez parlé de l'association d'assurance de 1887?—R. Oui, monsieur; j'en ai parlé.

Q. Est-il à votre connaissance que la Compagnie des Lloyds pour l'exportation des animaux est une de celles qui faisaient partie de cette organisation?—R. Je ne me le rappelle pas en ce moment.

M. Bond.—J'étais secrétaire de l'association dans le temps et je puis dire que cette compagnie en question était du nombre. Est-il à votre connaissance que la Compagnie des Lloyds pour l'exportation du bétail se compose en grande partie des membres de la Compagnie Allan?—R. Je ne le sais vraiment pas en ce moment, mais j'obtiendrai ce renseignement et vous en ferai part.

M. Bond.—Je vais produire un certificat de la Compagnie des Lloyds pour l'exportation du bétail, dans le but de faire voir que cette compagnie se composait en grande partie d'associés de la maison Allan.

M. Watt.—Je ne pense pas qu'il y ait objection à ce que vous le fassiez.

Q. Savez-vous que l'avocat de la Compagnie des Lloyds pour l'exportation du bétail était dans le temps M. Jackson Rae?—R. Oui.

Q. M. Rae était allié aux associés de la maison Allan, n'est-ce pas?—R. Je crois que, par mariage, il était un parent éloigné de quelques associés de la maison Allan.

M. Bond—Je produirai un état qui fera voir que les assureurs ont établi une distinction très accentuée relativement aux catégories de vaisseaux qu'ils assuraient. Je vous donnerai, bientôt monsieur, cet état.

M. Watt—Je déclare que les assureurs pouvaient empêcher une grande partie des pertes qui ont eu lieu. Je déclare qu'ils assurent les vaisseaux de lignes régulières à un taux bien au delà des pertes que ces vaisseaux ont faites, et qu'ils n'ont pas établi de distinction suffisante à l'encontre des vaisseaux qui ont fait les pertes.

Par M. Greenshields:

Q. Voulez-vous voir à la première page de l'état que vous a passé M. Bond, et dire si vous n'y trouvez pas quatre catégories de vaisseaux qui viennent dans le port? —R. Je les y trouve. Une est appelée classe supérieure, une est appelée première classe, une seconde classe, et une troisième classe.

Q. Voulez-vous voir à la même page, et dire s'il n'existe pas une distinction considérable quant aux taux d'assurance pour la cargaison transportée par chacune de ces quatre classes de vaisseaux?—R. Je vois en premier lieu que cette classification est tout à fait erronée, parce qu'il y a dans la seconde classe des vaisseaux qui devraient être dans la première ou dans la classe supérieure. Je vois aussi qu'à mon

avis les taux de prime exigés des vaisseaux qui ont transporté les 19,500 animaux dont j'ai parlé dans ma déclaration étaient tout à fait hors de proportion avec le risque.

Q. En même temps, tel que l'indique cet état, il y a une classification et une différence dans le taux d'assurance pour les différentes classes de vaisseaux ?—R. Incontestablement ; mais je pense que tous les vaisseaux des lignes Allan, Dominion et Beaver, qui se trouvent dans la première devraient être dans la classe supérieure, et je pense que tous les vaisseaux de ces lignes qui sont dans la seconde classe devraient être versés dans la première ainsi que dans la classe supérieure.

Q. En d'autres mots, tous les vaisseaux des lignes régulières devraient être dans la classe supérieure, et tous les vaisseaux de l'extérieur devraient être dans la seconde ou troisième classe ?—R. Je ne parle que des vaisseaux de lignes régulières ; je ne parle pas des autres.

Q. Vous avez dit qu'on devrait exiger un taux plus élevé de prime des autres vaisseaux. Je désire maintenant savoir dans quelle classe, à raison du taux qu'on vous a passé (et que M. Bond produira à la fin de votre témoignage), vous mettriez les vaisseaux de l'extérieur ?—R. Je ne suis pas prêt à dire quel taux on devrait exiger des vaisseaux de l'extérieur. Ce que je suis prêt à dire, c'est que les états de service des lignes Allan, Beaver et Dominion, qui font voir que leurs pertes se chiffrent de 0 à ½ de 1 pour 100, leur donnent évidemment droit à une classification plus élevée et à un taux de prime plus bas que ne l'indique cet état.

Q. Si vous n'êtes pas prêt à déterminer la classification des vaisseaux de l'extérieur, sur quel principe vous appuyez-vous pour dire que les taux cités par les assureurs ici sont trop bas pour ce qui est des vaisseaux de l'extérieur ?—R. C'est une question très délicate. Je ne suis pas prêt à me prononcer là-dessus. En tant que les pertes qu'accusent les trois lignes régulières de steamers dont j'ai parlé n'ont jamais dépassé ½ de 1 pour 100, l'assurance devrait être plus basse que pour les vaisseaux dont les pertes ont été de 4½ pour 100.

Q. Voulez-vous dire que les assureurs ont établi leurs taux d'assurance sur la proportion de pertes qu'un vaisseau particulier a pu faire ?—R. Est-ce que le taux n'est pas établi d'après la classification du vaisseau ? Et si vous-même n'êtes pas prêt à classifier les vaisseaux de l'extérieur, pourquoi critiquez-vous la manière d'agir des bureaux d'assurance s'ils font une chose que vous dites ne pouvoir faire ?—R. Il ne m'appartient pas de classifier les vaisseaux.

Q. Alors vous n'êtes pas en position de critiquer les membres du bureau des assureurs auxquels appartient de classifier les vaisseaux ?—R. Je suis parfaitement en état de le faire. J'en connais beaucoup plus relativement aux vaisseaux que les messieurs qui ont signé cet état. J'en connais beaucoup plus relativement au bétail et aux stalles à bestiaux qu'ils n'en connaissent, mais je n'ai pas autant d'audace qu'eux, et je ne suis pas prêt à venir ici et à faire une déclaration *ipse dixit* à l'endroit de l'exactitude de ce que je sais.

Q. M'est avis que leur manière de classifier les vaisseaux serait moins audacieuse que la vôtre ?—R. Je suis prêt à dire qu'ils ont fixé des taux d'assurance qui étaient préjudiciables aux autres lignes et établissaient une préférence contre eux. Je dis que les vaisseaux dont les pertes sont minimes pour ce qui est du transport n'ont pas justice dans cette échelle de prix.

Q. Vous pensez que ceci est le résultat de l'échelle des prix de 1887 ?—R. Non, monsieur ; c'est le résultat d'années antérieures aussi. J'ai ici un état qui embrasse quatre années et qui démontre que les pertes subies par les principaux vaisseaux de ligne étaient dans la même proportion qu'en 1887.

Q. Sur quel principe classifieriez-vous les steamers de ligne régulière ?—R. Si les steamers de ligne régulière n'ont perdu pendant dix ans que ½ de 1 pour 100, et si les autres steamers ont perdu 4 pour 100, je ferais ma classification en proportion de ces pertes.

Par M. Smith :

Q. Etes-vous d'avis que les vaisseaux des trois lignes régulières que vous avez mentionnées devraient tous être dans la classe supérieure ?—R. Non seulement cela,

mais ils devraient aussi avoir un taux de prime beaucoup plus bas. La prime de la classe supérieure était trop élevée, et la prime de la troisième classe était trop basse.

Par M. Greenshields :

Q. Est-ce que les compagnies d'assurance n'ont pas formé une corporation en 1887, et est-ce que quelques-unes des compagnies maritimes n'ont pas empêché les expéditeurs d'animaux de s'assurer en dehors des lignes de steamers ?—R. Les lignes de steamers n'ont pas formé de syndicat.

Q. Est-ce que la ligne Allan n'a pas refusé de donner un prix de fret sans inclure l'assurance ?—R. Je crois que la ligne Allan, après 1887, a refusé de donner des prix de fret à part des taux d'assurance. Elle a exigé que l'expéditeur passant par ses vaisseaux acceptât d'elle le prix du fret.

Q. Et le résultat fut que les expéditeurs d'animaux n'eurent pas d'autre alternative que d'accepter leur assurance des compagnies de steamers ?—R. Pas du tout ; les expéditeurs d'animaux avaient la liberté de ne pas expédier de fret s'ils le désiraient.

Q. S'ils ne prenaient pas d'assurance de la ligne Allan, ils ne pouvaient avoir aucune assurance ; et le résultat fut que l'exportateur d'animaux dut s'adresser à la Compagnie d'assurance Allan pour avoir son assurance. Est-ce que les lignes Allan et Beaver n'ont pas fait une convention relativement au taux d'assurance ?—Non, monsieur.

Q. Elles avaient certains taux ?—R. Oui.

Q. Se faisaient-elles concurrence l'une à l'autre ?—R. Elles faisaient comme bon leur semblait.

Q. Dans le tarif qu'elles faisaient, elles confondaient l'assurance et le fret ?—R. Oui.

Q. De sorte que, si vous désiriez expédier des animaux par l'une ou l'autre de ces trois lignes principales qui viennent ici, il vous faudrait prendre votre assurance dans le tarif du fret ou ne pas les expédier par ces lignes ?—R. Inutile pour vous d'expédier vos animaux par ces lignes si vous ne le voulez pas.

Q. Et ceci mettait les exportateurs d'animaux à la merci des vaisseaux de lignes régulières ?—R. Pas du tout ; les assurances pouvaient percevoir n'importe quel taux de prime qu'il leur plaisait d'exiger.

Par M. Allan :

Q. N'est-il pas vrai qu'à cette époque, que lorsque l'expéditeur se rendait au bureau de la compagnie de steamers, on lui donnait un tarif de fret qui comprenait l'assurance, et qu'il prenait la police s'il le voulait ? S'il ne le voulait pas il pouvait accepter le tarif du fret et prendre son assurance n'importe où ailleurs ?—R. Oui.

Par M. Greenshields :

Q. Voulez-vous dire que les compagnies maritimes faisaient un cadeau de cette assurance aux exportateurs d'animaux ?—R. Oui, monsieur.

Q. Un cadeau fait à eux ?—R. Oui.

M. ALLAN.—Oui ; parce que la compagnie de steamers n'accusait pas de mortalité parmi les animaux et qu'elle n'avait rien à perdre.

Q. Ne payiez-vous pas une prime à la Compagnie des Lloyds pour les assurer ? R. Je comprends que les Allan assuraient contre les pertes totales et les pertes partielles en général.

Q. Et contre la mortalité aussi ?—R. Probablement cela aussi.

Q. Vous dites que les Allan prenaient ce risque dans une autre compagnie d'assurance et qu'ils donnaient la police pour rien à l'exportateur d'animaux ?—R. Le principe était que le vaisseau donnait l'assurance comme il donnait le transport, et qu'il garantissait de débarquer les animaux en Angleterre ou d'en payer la valeur.

Q. Entendez-vous me dire, comme question de fait, M. Watt, que la préparation de ces tarifs et la somme d'argent que les Allan auraient eu à payer pour leurs pertes n'étaient pas prises en considération ?—R. J'en doute. L'assurance était sur la place.

Par M. Bond :

Q. M. Watt a dit que notre échelle de prix pour les vaisseaux de la classe supérieure étaient trop élevée. Dans l'échelle qui se trouve à l'état que je vais produire, le prix est de $1\frac{3}{8}$. N'avez-vous pas dit que la mortalité parmi les animaux sur les vaisseaux de la ligne Allan s'élevait à environ $\frac{1}{2}$ de 1 pour 100?—R. Elle n'a jamais été plus que cela.

Q. Connaissez-vous les frais en rapport avec le fonctionnement d'une compagnie d'assurance ici?—R. je ne connais pas les détails, mais je sais que les affaires d'assurance ont été pratiquement administrées par les Allan sans frais.

Q. Quant aux affaires d'agence, nous calculons que 5 pour 100 de la prime servent à défrayer les dépenses de l'agence et de l'inspection, et de certains petits détails en rapport avec les affaires. Ceci signifie environ 20 centins dans la piastre. Ajouté à cela, il vous faut calculer les pertes totales et les pertes partielles en général. Savez-vous ce qu'il en coûte pour assurer pendant une saison ce qui part de ce port contre les pertes totales et les pertes partielles en général, à bord d'un vaisseau?—R. Je ne le sais pas.

Q. Croyez-vous que cela s'élèverait à environ 50 centins?—R. Je pense que 50 centins seraient une part très considérable pour les vaisseaux dont les pertes se calculent de 0 à $\frac{1}{2}$ de 1 pour 100.

Q. Connaissez-vous le taux d'assurance qui vous permettrait d'assurer les pertes totales et les pertes partielles en général d'un vaisseau de la ligne Allan pendant une saison? —R. Je ne le connais pas.

Q. Croyez-vous que la chose pourrait se faire pour moins de 50 centins pour une saison?—R. Je ne pourrais pas hasarder une opinion.

Q. Eh bien, si vous ne le savez pas, je puis vous dire que c'est à peu près là le taux auquel on peut le faire, et si vous additionnez la mortalité, les pertes totales et les pertes partielles en général, vous verrez que notre tarif de $1\frac{3}{8}$ n'est pas excessif. Je crois que vous avez dit, dans le cours de votre témoignage, que tout le monde faisais des erreurs, sauf les compagnies de steamers des lignes régulières?—R. J'ai dit que les états de services des compagnies maritimes faisaient voir qu'elles avaient les mains nettes, et l'état de service des assureurs ne démontre pas qu'ils ont fait preuve du même soin dans l'administration de leurs affaires.

Q. Je vous au posé des questions relativement aux affaires d'assurance, et vous dites que vous n'êtes pas en état d'y répondre. Croyez-vous que si vous n'êtes pas en état de vous former une opinion sur les détails vous soyez capable de former une opinion générale sur le sujet?—R. Je suis très capable de me former une opinion quant aux taux exigés des lignes régulières lorsqu'on les compare aux taux de primes exigés des steamers de l'extérieur, comme le démontre l'état fait en 1887, pendant l'existence du syndicat.

Q. Vous avez dit que $1\frac{3}{8}$ était un tarif trop élevé pour la classe supérieure de steamers?—R. J'ai dit que l'échelle est trop élevée pour les steamers de lignes régulières si la seconde et la troisième classe sont raisonnablement taxées. Je suis prêt à dire positivement que 1 pour 100 ou $1\frac{1}{2}$ pour 100 est trop élevé lorsqu'il est établi que le risque a varié de 0 à $\frac{1}{2}$ de 1 pour 100. J'ai la ferme certitude que les assureurs n'ont pas exigé une prime convenable pour les 20,000 animaux qui ont été expédiés et parmi lesquels la mortalité a été de 4 pour 100, s'ils ont fixé les autres taux pour les animaux expédiés parmi lesquels la mortalité ne s'est élevée que de 0 à $\frac{1}{2}$ de 1 pour 100.

Q. Vous devez admettre que les messieurs qui constituent le bureau des assureurs et qui font ce commerce depuis un grand nombre d'années sont censés avoir quelques connaissances quant aux taux convenables de primes qu'ils doivent établir? —R. Je regrette de dire que ce n'est pas l'impression qu'ils m'ont faite, et qu'ils ont fait leur affaire au dépens des vaisseaux qui transportaient leurs bestiaux avec très peu de pertes.

Q. Croyez-vous que cette échelle de prix que je vous ai fait voir n'établit pas qu'ils ont fait preuve de discrétion ou de sagesse?—R. Assurément non. Mon argument comporte que le taux de prime était de $1\frac{1}{2}$ pour 100 jusqu'au 31 août pour

certains vaisseaux, et que les compagnies d'assurance ont haussé la prime en octobre de $3.25 à $3.75, et de $5 à $7. Je crois que ces taux ne sont pas du tout en proportion des pertes qu'on subit pendant ces mois.

Q. Et tout de même, vous avez admis votre complète ignorance de la manière dont nous sommes arrivés à établir les taux que nous appliquons erronément, selon vous ?—R. Je ne suis pas dans les secrets des assureurs, et je ne suis pas censé l'être. Je n'ai pas eu de conférence avec eux à ce sujet. Je désire attirer votre attention sur les différences qu'accuse cet état. Ils disent ici : "Vaisseaux supérieurs, 1⅜ pour 100, et vaisseaux de première classe, 1½ pour 100," de sorte qu'ils fixent l'énorme somme de ⅛ de 1 pour 100, pour passer les vaisseaux de la première classe supérieure. Je vois aussi ici que les vaisseaux dont les pertes varient de 0 à ½ pour 100 quant aux animaux qu'ils transportent, sont appelés à payer 1½ pour 100 de prime, et les vaisseaux qui perdent 4 pour 100 des animaux qu'ils transportent paient 3 pour 100 de prime. C'est faire sagement de l'assurance.

Par M. Smith ;

Q. Etes-vous d'avis d'expédier des animaux en octobre et en novembre ?—R. Je peux dire que la ligne Allan avait une opinion bien arrêtée sur ce sujet au début du commerce d'exportation d'animaux. Elle était contraire à ce qu'on mît des animaux sur le pont des gaillards en automne, mais depuis, les résultats n'ont pas donné raison à cette manière de voir. En tant qu'il s'agit des lignes régulières, il y a eu moins de pertes en octobre et en novembre qu'en juin et juillet, et particulièremeut en juin.

Q. De sorte que maintenant vous pensez qu'il n'y a pas de danger de transporter des animaux sur le pont des gaillards dans l'automne avancé ?—R. Je ne suis pas prêt à dire cela. Je n'ai jamais fait de traversée dans nn vaisseau à bestiaux, et je n'en ai pas d'expérience personnelle ; mais si l'on prend comme guide l'état de service, les consignations d'octobre et de novembre n'accusent pas beaucoup plus de pertes que les consignations d'août et de septembre.

Par M. Greenshields :

Q. Savez-vous qu'il arrive fréquemment ici que l'expéditeur d'animaux n'obtient le tarif du fret que lorsque le bétail est à bord ?—R. Il arrive fréquemment que des arrangements pour les animaux et la cargaison sont faits sans qu'il y ait de prix déterminé lorsque l'espace est retenu, et que le tarif du jour est fixé à la date ou vers la date du départ du vaisseau.

Q. N'est-il pas vrai que très fréquemment l'exportateur d'animaux ne peut avoir son tarif, et il embarque ses animaux et reçoit son connaissement et le tarif du fret alors que le vaisseau descend le fleuve ?—R. Je dirai que la chose n'est pas improbable relativement au bétail et à l'autre cargaison.

Q. Alors il lui faut payer quelle que soit la somme que la compagnie maritime exige de lui ?—R. Il a la liberté de ne pas faire son contrat jusqu'à ce que le tarif soit fixé. Je puis dire, à ce sujet, que les compagnies maritimes fixent de temps à autre le tarif du fret de certains articles de commerce, notamment les animaux et les provisions, et jusqu'à un certain point les sacs de farine et les paquets en général, et que ces tarifs ont cours de semaine en semaine et qu'on peut les modifier à volonté.

Par M. Smith :

Q. Les assureurs ont recommandé qu'un homme habitué à la mer soit nommé pour inspecter le chargement des bestiaux à bord des vaisseaux. Avez-vous une opinion quelconque à ce sujet ?—R. Les armateurs se sont déclarés prêts à admettre que le chargement des animaux soit mis sous le contrôle d'un règlement officiel, de la même manière à peu près qu'est placé aujourd'hui le chargement du grain. Les agents maritimes ne pensent pas que le bon état d'un vaisseau soit en aucune façon mis en danger par le chargement d'animaux, et que le règlement qu'on propose de faire devrait venir de préférence sous forme d'amendement à l'acte concernant le gardien de port. Il y a en réalité très peu de différence entre l'importance du transport

du grain et celle du transport des animaux, et des deux le transport du grain est probablement le plus important, et depuis longtemps le transport du grain a été mis sous le contrôle du bureau du gardien de port avec les meilleurs résultats. Les lignes maritimes sont d'avis que le meilleur moyen d'atteindre ce but, c'est de mettre les animaux sous le contrôle de l'acte concernant le gardien de port. Un sous-gardien de port compétent serait, à mon avis, le meilleur homme pour exécuter ces règlements. La multiplication de bureaux offre des objections, et toute l'organisation existe présentement au bureau du gardien de port, et on peut très facilement l'utiliser pour le transport des animaux comme pour le transport du grain. Mon avis personnel est qu'un navigateur compétent, qui a été en mer, et qui a de l'expérience dans la manœuvre des vaisseaux, serait un homme qui conviendrait pour remplir ces fonctions, s'il a les autres qualités requises. Je présume que des règlements ayant force de loi seront faits,après discussion, par des autorités compétentes. Je pense que les règlements devraient être promulgnés par arrêts du conseil, soumis à la revision du ministre de qui la chose relève. Les détails de ces règlements doivent faire l'objet de l'examen des parties intéressées réunis.

Q. Quel est votre avis relativement à la recommandation qui demande que les vaisseaux qui transportent des animaux soient éclairés par l'électricité ?—R. Il y a beaucoup à dire pour et contre cette question. Le danger du feu est considérable à l'endroit des fils électriques. Je ne sache pas que les bouviers ayant une lampe à la main aient mis le feu à un vaisseau, mais je sais que les fils électriques ont mis le feu à des navires. Je pense que la construction de stalles fixes sur le pont des gaillards des vaisseaux est inopportune, pour ne pas dire trop. Je ne pense pas que l'expérience démontre qu'elles ont raison d'exister.

Q. Que pensez-vous relativement à l'espace qu'on devrait accorder à chaque animal ?—R. Il est généralement admis, je crois, que 2 pieds 6 pouces ou 2 pieds 8 pouces suffiraient. S'il y a 4 animaux par stalle, je pense que 2 pieds 6 pouces suffiraient pour chaque animal, mais sur ce point, je parle sous réserve.

Q. Pensez-vous qu'il devrait exister une règle défendant d'embarquer des animaux pendant certaines heures du jour ?—R. Ce serait une règle extrêmement onéreuse et pour l'exportateur d'animaux et pour le vaisseau. Je ne pense pas qu'il serait opportun de passer cette règle.

Q. Croyez-vous qu'il devrait exister une règle défendant d'embarquer des animaux à bord des vaisseaux tant que la cargaison de main-morte n'est pas complétée ?—R. Il serait difficile de faire une règle de ce genre. Je crois comprendre que très souvent le but des expéditeurs est de faire arriver leurs animaux en Angleterre pour un marché particulier, et une règle de ce genre pourrait retarder le vaisseau.

Q. Pensez-vous que les bouviers devraient être inscrits sur le rôle d'engagement du vaisseau ?—R. Je ne puis rien en dire. J'ai lu très attentivement les délibérations de cette enquête, et je remarque que certaines choses à sensation ont été dites relativement au traitement des bouviers à bord des vaisseaux. M'est avis qu'il serait juste de donner aux vaisseaux l'opportunité de réfuter ces témoignages. Les vaisseaux ne sont pas ici aujourd'hui, mais je n'ai pas le moindre doute que si vous entendiez ce que les vaisseaux ont à dire de leur côté vous changeriez d'opinion à ce sujet. Les articles qu'on donne à ces vaisseaux sont d'excellente qualité, et peu ou point de plaintes ont été formulées relativement à ces hommes et au traitement qu'on leur fait. Je pense que nombre de ces hommes ne sont pas habitués à la mer et qu'ils souffrent du mal de mer. Il appartient au gouvernement d'examiner s'il devra soumettre les bouviers à un examen et s'il devra les classifier et leur donner des certificats. Il est certainement de l'intérêt de l'exportateur, de l'armateur et du gouvernement, que ces hommes soient compétents, et je n'ai pas de doute qu'on puisse se procurer des hommes compétents pour prendre soin des animaux en leur donnant des salaires raisonnables.

Ceci termine la déposition du témoin.

James Thom, directeur de fret pour la ligne Beaver, dépose comme suit:

Le but de l'enquête, si je comprends bien, est d'établir par des témoignages que les avancés de M. Plimsoll et de l'ouvrage qu'il a publié sont exagérés, et qu'on n'a pas l'intention de mettre les armateurs sur la sellette et de les interroger contradictoirement de toutes les façons. L'expérience que j'ai acquise dans le commerce d'animaux s'étend aux ports de Portland, de Boston, de New-York et de Baltimore, et je trouve que le système de charger des animaux à bord des vaisseaux au moyen d'allèges est meilleur que le système que nous avons présentement dans le port de Montréal. Je pense qu'il serait très difficile d'avoir une cour centrale à bestiaux à Montréal, et je ne crois pas que cela soit nécessaire. Le Grand-Tronc a une cour à bestiaux à une extrémité de la ville, et le Pacifique canadien à l'autre; et la Compagnie de cours à bestiaux, ou les propriétaires d'animaux, devront fournir des allèges pour amener les animaux d'Hochelaga ou de la Pointe Saint-Charles. Je pense que le système américain pour l'embarquement des animaux est meilleur que le nôtre, parce qu'il nous faut conduire à pied les animaux sur les quais. L'embarquement des animaux près des wagons de chemins de fer est un très bon système; tout de même je suis enclin à préférer le système d'allèges suivi à New-York, s'il est praticable ici. Naturellement, comme l'a dit M. Watt, les compagnies de lignes régulières de steamers désirent adopter tout système qui sera à l'avantage du commerce. J'ai la certitude qu'elles sont prêtes à adopter les recommandations de nature à améliorer le commerce qu'on pourra faire et qu'on pourra mettre en pratique. Elles désirent se faire, relativement au transport des animaux, le meilleur état de service, parce que cela veut dire que meilleur sera leur état de service, meilleure sera la demande d'espace.

Par M. Smith :

Q. Vous avez entendu les recommandations faites par le bureau des assureurs et par la *Dominion Live Stock Association*? Qu'en pensez-vous?—R. Les recommandations des assureurs sont uniquement faites à leur point de vue, et je pense qu'il vaut mieux les laisser conduire leurs propres affaires. Relativement à l'espace qu'on devrait accorder à chaque animal, je puis déclarer que cet espace ici est de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds. A New-York, où les animaux sont en général plus gros que les animaux canadiens, les vaisseaux accordent un espace de 2 pieds 6 pouces pour chacun, ou ils mettent 4 animaux dans l'espace accordé à 10 moutons.

Q. Est-ce qu'il s'expédie des Etats-Unis des animaux auxquels on donne un espace de 2 pieds 8 pouces?—R. Pas sur nos vaisseaux; et naturellement je ne puis parler que de l'espace accordé sur nos propres vaisseaux.

Q. N'accordez-vous ici qu'un espace de 2 pieds 6 pouces?—R. La règle ici est de 2 pieds 8 pouces. On n'a pas soulevé d'objections relativement aux stalles érigées pour les animaux dans le port de Montréal. Je pense que les stalles telles qu'on les construit ici sont meilleures que celles qu'on érige dans tout autre port, parce que les matériaux sont meilleurs et qu'on y consacre une plus grande somme de travail. Relativement aux hommes préposés au soin des animaux, la règle à New-York est de mettre un homme pour 30 animaux, et à Montréal on met un homme pour 25 animaux. Les agents maritimes préfèrent prendre tous les hommes que les exportateurs d'animaux désirent expédier, parce qu'il est de notre intérêt de débarquer les animaux en aussi bon état que possible. Il nous faut donner un passage à tous les hommes que présentent les exportateurs en en calculant le nombre à raison d'un homme par 25 animaux. On a beaucoup parlé ici du traitement que subissent les bouviers à bord des vaisseaux. Je dirai que, il y a quelques années, sur la recommandation de la *Live Stock Association*, et à une réunion que nous avons eue avec eux, ils convinrent de fournir une meilleure catégorie d'hommes si les compagnies maritimes fournissaient des couverts et des articles de literie. La ligne Beaver a exécuté cette partie du contrat, et elle a toujours donné aux hommes ce qui était convenu.

Q. Recommanderiez-vous que les bouviers à bord soient inscrits sur le rôle d'engagement du vaisseau?—R. Ceci serait, à mon avis, d'une importance secondaire. La chose principale est d'obtenir des propriétaires d'animaux qu'ils fournissent une

meilleure catégorie de serviteurs. Je me suis trouvé dans les ports de New-York et de Baltimore depuis les dernières 9 années, et nous n'avons jamais eu une seule plainte de la part des bouviers qui partaient de ces ports. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour les bouviers dans le port de Montréal, mais ils ne semblent pas satisfaits. Si les bouviers de New-York sont satisfaits de ce qu'ils ont, je ne vois pas pourquoi ceux d'ici ne le seraient pas. Je suis généralement le premier à entendre parler des plaintes lorsque les bouviers reviennent d'Angleterre, et si des plaintes sérieuses étaient faites les officiers du vaisseau seraient examinés et punis s'ils étaient coupables de mauvais traitements envers les hommes. Nous n'avons jamais eu de plaintes qu'on ait pu vérifier. Chaque bouvier reçoit une couverture et un paillasson, et on lui fournit un couvert au complet. Je vais maintenant produire un état des animaux sur pied transportés de Montréal à Liverpool par la ligne Beaver, du 13 mai au 29 novembre 1889, et aussi un état des animaux sur pied transportés par la ligne Beaver pendant deux années, et lequel indique les pertes de chaque mois:

ÉTAT indiquant le nombre d'animaux sur pied transportés de Montréal à Liverpool par la ligne Beaver, du 13 mai au 29 novembre 1889.

Date de l'arrivée à Liverpool.	Steamers.	Expédiés.		Débarqués vivants.		Débarqués morts.		Jetés par-dessus bord.		Débarqués.	
		Bétail.	Moutons.	Bétail.	Moutons.	Bétail	Moutons.	Bétail	Moutons.	Veau.	Ag'au
1889.											
13 mai...	Lake Nepigon ...	314	.....	314	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18 do ...	Lake Superior....	689	.....	686	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....
26 do ...	Lake Winnipeg..	409	.....	408	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
3 juin...	Lake Huron	486	.....	484	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....
7 do . .	Lake Ontario	401	.....	401	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16 do ...	Lake Nepigon....	315	.....	314	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
22 do ...	Lake Superior....	716	.....	709	.....	.....	.....	7	.....	1	.....
30 do ...	Lake Winnipeg..	425	.....	423	.....	1	.....	1	.....	.....	.....
5 juill...	Lake Huron.....	424	714	424	700	.....	2	...	12	....	3
12 do ...	Lake Ontario . . .	39	.....	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23 do ...	Lake Nepigon ...	281	312	281	310	.....	.....	.....	2	.....	2
26 do ...	Lake Superior....	563	1,451	561	1,444	1	.....	1	7	.....	.....
3 août...	Lake Winnipeg..	293	1,235	293	1,217	.....	2	.....	16	.....	2
10 do ..	Lake Huron.....	343	1,447	343	1,446	.....	.....	.....	1	....	2
16 do ...	Lake Ontario	44	.....	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24 do ...	Lake Nepigon ...	242	689	242	688	.....	.....	.....	1	.....	.....
30 do ..	Lake Superior....	683	240	683	239	.....	.....	.....	1	1	.....
7 sept. ..	Lake Winnipeg..	555	467	554	451	.....	1	1	15	.....	.....
14 do ...	Lake Huron.....	655	719	638	681	5	5	12	33	1	.....
20 do ..	Lake Ontario	619	460	616	460	1	.....	2	.....	9	.....
29 do ...	Lake Nepigon ...	279	390	279	370	.....	6	.....	14	.....	.....
3 oct....	Lake Superior ...	649	269	649	268	.....	.....	.....	1	2	.....
12 do ...	Lake Winnipeg..	560	516	552	508	2	1	6	7	.....	.....
18 do ...	Lake Huron.....	369	1,076	369	1,074	.....	.....	.....	2	1	...
25 do ...	Lake Ontario . .	333	1,189	331	1,180	1	.....	1	9	2	.....
4 nov...	Lake Nepigon ...	295	249	286	246	1	.....	8	3	.....	.....
8 do ...	Lake Superior . .	413	405	412	400	1	.....	.....	5	.....	.....
18 do ...	Lake Winnipeg..	352	523	352	480	.....	5	.....	38	1	.....
29 do ...	Lake Ontario ...	275	511	274	507	1	.....	.....	4	.....	.....
	Totaux..	12,021	12,862	11,961	12,669	16	22	44	171	18	9

Moyenne des pertes pour le bétail, 0·37 pour cent, ou 37 par 10,000.
do moutons, 1·33 do ou 13 par 1,000.

21, RUE WATER, LIVERPOOL,
31 décembre 1889.

ÉTAT indiquant le nombre d'animaux sur pied transportés pendant deux années par la ligne Beaver, et les pertes de chaque mois.

Mois.	Bétail.		Moutons.		Pour cent par année.	
	Transportés.	Morts.	Transportés.	Morts.	Bétail.	Moutons.
1888.						
Mai	1,219	....	.....	.....		
Juin	2,750	5	.....	.....		
Juillet	1,329	1	1,904	9		
Août	2,200	2	2,308	31		
Septembre	1,565	1	6,216	64		
Octobre	1,233	2	5,852	59		
Novembre	686	3	1,665	27		
Totaux	10,982	14	18,945	190	0·13	1·05
1889.						
Mai	1,412	4	.....	.....		
Juin	2,243	9	.....	.....		
Juillet	1,307	2	2,454	21		
Août	923	.....	3,590	19		
Septembre	2,891	15	1,962	62		
Octobre	1,911	6	3,030	19		
Novembre	1,335	8	1,633	50		
Totaux	12,022	44	12,669	171	0·37	1·33

E. et O. E. D. H. CAMPBELL.

CANADA SHIPPING COMPANY,
MONTRÉAL,, 7 janvier 1891.

Q. Connaissez-vous les causes des pertes que mentionnent ces états ?—R. Je ne pourrais le dire.

Q. Assurez-vous les animaux avec le fret, et incluez-vous l'assurance dans le fret ?—R. Nous avons assuré les animaux, mais nous ne le faisons pas maintenant.

Q. Vous laissez à chaque propriétaire d'animaux le soin de régler lui-même ses propres assurances ?—R. Oui. Relativement à la question du paiement du fret pour les animaux débarqués, je puis dire que M. Watt a tout à fait exprimé ma manière de voir, et je suis entièrement d'accord avec lui lorsqu'il dit que les steamers ont droit au fret pour chaque animal embarqué, du moment qu'il monte à bord.

Par M. Greenshields :

Q. Est-ce que ceci comprendrait la perte totale du vaisseau ?—R. Nous n'avons pas eu de pertes totales.

Par M. Watt :

Q. N'est-il pas vrai qu'il y a beaucoup de difficulté à conduire des animaux par les rues encombrées, et qu'il y a une autre grande difficulté à les amener pour les faire passer d'un quai encombré à bord du vaisseau ?—R. Oui.

Par M. Greenshields :

Q. Eh bien, M. Thom, quand vous régliez vos propres affaires d'assurance à la ligne Beaver, faisiez-vous cadeau de votre assurance aux exportateurs d'animaux ?—R. Je pense que nous ferions mieux de ne pas entrer dans ce sujet, parce que je crois que c'est une question qui n'intéresse les assureurs en aucune façon. Notre fret était à un certain prix, et ils l'acceptaient ou le laissaient, à leur choix. Toute la côte de

l'Atlantique leur était ouverte pour expédier des animaux là où ils le voulaient. Je ne pense pas que cette question intéresse cette enquête.

Q. Dans tous les cas, vous avez abandonné le système ?—R. Nous avons abandonné le système, mais je ne crois pas que ce soit pour les raisons que vous supposez.

A M. Smith : Je crois qu'il devrait y avoir un inspecteur pour surveiller l'embarquement des animaux, leur nourriture, leurs stalles, et le reste ? Et je pense que cette charge d'inspecteur devrait relever du bureau du gardien de port. Ceci termine la déposition du témoin.

Le capitaine JOHN ANDREW MACMASTER, ex-capitaine au long cours et patron arrimeur dans le port de Montréal, dépose comme suit :

Par M. James Allan :

Q. Capitaine Macmaster, vous avez navigué sur le Saint-Laurent pendant longtemps ?—R. Oui ; pendant plusieurs années dans mon propre vaisseau.

Q. On a recommandé d'avoir un quai spécial réservé à l'embarquement des animaux à bord des steamers. Voulez-vous dire votre avis sur la question de conduire les steamers d'un quai à un autre dans le port ?—R. L'état dans lequel se trouve le port présentement fait qu'il serait impraticable de conduire des vaisseaux d'un quai à un autre.

Q. Quelles sont les raisons qui militent contre cela ?—R. Le courant est trop fort et le chenal est trop étroit.

Q. Etes-vous d'avis que cela serait dangereux ?—R. Oui ; cela serait très dangereux pour les vaisseaux.

Q. Est-ce que cela n'aurait pas tout probablement l'effet de fermer le port pendant toute la durée de la navigation ?—R. Il se pourrait qu'il y eût des collisions, que les vaisseaux échouassent, et qu'il se présentât d'autres accidents. La chose serait tout à fait impraticable en tant qu'il s'agit des affaires du port.

Q. Je suppose qu'il arrive fréquemment qu'un certain nombre de vaisseaux prennent des animaux en même temps ?—R. Oui ; parfois cinq vaisseaux et plus prennent des animaux en même temps, et ils ne pourraient tous se rendre au même quai. Il y aurait une perte de temps considérable s'ils prenaient tous leurs animaux au même quai.

Par M. Smith :

Q. Est-ce que le système de transporter des animaux au vaisseau sur des allèges n'obvierait pas aux difficultés quant à cette partie ?—R. Le chenal ne serait pas intercepté dans tous les cas.

Q. Avez-vous vu à New-York des animaux embarqués à bord des steamers au moyen d'allèges ?—R. Oui, je les ai vus s'embarquer ainsi à New-York.

Q. Comment le système fonctionne-t-il là ?—R. Je crois qu'il fonctionne d'une manière très satisfaisante ; mais naturellement ils ont beaucoup plus de place à New-York. Je crois qu'il vaut bien mieux amener les animaux sur les allèges pour les embarquer à bord des steamers, que de cenduire le vaisseau à un quai spécial.

Q. Est-il praticable de charger des steamers au moyen d'allèges dans le port de Montréal ?—R. Oui ; et il n'y aurait pas de difficultés à cause du courant. On pourrait beaucoup plus facilement manœuvrer des allèges qu'un steamer océanique, et on pourrait les remorquer contre le courant.

Q. Pensez-vous que les animaux sont plus exposés au danger sur le pont des gaillards qu'à l'entrepont ?—R. Non ; je crois qu'ils sont mieux sur le pont des gaillards qu'ils ne le sont à l'entrepont. J'ai traversé l'océan deux ou trois fois en hiver, et les animaux étaient tous très bien. Par contre, j'ai traversé l'Atlantique, et les animaux se sont fait tuer à l'entrepont, alors que ceux du pont des gaillards n'ont rien eu.

Q. Ont-ils été tués à l'entrepont à cause du manque d'air ?—R. Je ne pense pas que ce fût là la cause de leur mort. Je pense qu'il y avait assez de ventilation. Les animaux sont morts, et c'est tout ce que j'en sais.

Q. Avez-vous des recommandations à faire pour améliorer l'exploitation de ce commerce ?—R. Je ne suis pas commercialement assez intéressé dans ce commerce pour faire des recommandations. Je pense que les stalles qu'on érige aujourd'hui sont suffisantes pour le commerce et je ne crois pas que les charpentes à cornières de fer revêtues d'une planche de deux pouces seraient une amélioration, parce que ceci pourrait rendre le vaisseau moins contrôlable et le surcharger. C'est précisément une question de savoir si on devrait mettre sur le pont des gaillards des stalles sffisamment fortes pour résister à la mer.

Q. Avez-vous entendu dire qu'on ait jeté des animaux à la mer à cause du mauvais temps ?—R. Je n'ai jamais entendu dire que des animaux vivants aient été jetés à la mer.

Q. Pensez-vous que les hommes préposés au soin des animaux devraient signer le rôle d'engagement du vaisseau ?—R. Je pense que les exportateurs devraient avoir des hommes compétents pour prendre soin de leurs animaux, et je crois qu'il vaudrait peut-être mieux s'ils signeraient le rôle d'engagement. Les hommes qui traversent pour prendre soin des animaux ne seraient d'aucune utilité à bord du vaisseau, parce que le capitaine a besoin d'hommes qu'il sait capables pour manœuvrer le vaisseau. Je sais que lorsque je commençai ma vie de marin nous n'étions pas aussi bien traités sur le vaisseau. Nous touchions £5 par année, et il nous fallait nous procurer nos assiettes et tout le nécessaire dont nous nous servions à bord.

Q. Etiez-vous engagé par contrat ?—R. Oui, j'étais engagé par contrat, et nous n'avions pas de beurre sur notre pain comme les bouviers en ont.

Ceci termine la déposition du témoin.

L'extrait suivant de la *Tribune*, de New-York, qui contient le rapport d'une entrevue avec M. Plimsoll, est produit de la part des intérêts maritimes :

"COMMERCE INHUMAIN QU'IL FAUT FAIRE CESSER.—ABUS DU TRANSPORT D'ANIMAUX DANS DES VAISSEAUX.—EFFORTS VIGOUREUX DE SAMUEL PLIMSOLL.— IL DÉMONTRE L'INUTILITÉ DU PRÉSENT SYSTÈME.

"La *Tribune* n'a pas cessé de protester contre les abus et la cruauté du commerce transatlantique d'animaux, et c'est avec plaisir conséquemment qu'un *reporter* de la *Tribune* a rencontré hier un homme qui travaille aussi sincèrement pour les pauvres animaux qu'il a travaillé pour l'espèce humaine, et qui est connu des deux côtés de l'Atlantique pour un philantrope et un réformateur. C'est Samuel Plimsoll, l'ami du marin anglais, le protecteur du loup de mer, quelle que soit sa race, membre du parlement depuis des années, et l'hôte du peuple américain chaque fois qu'il se met en tête de traverser l'Atlantique. La traversée de l'océan n'est rien pour M. Plimsoll, sauf peut-être la perte de temps, car son énergie et sa vigueur sont toutes puissantes malgré ses cheveux blancs. Il est arrivé ici jeudi, et depuis lors il s'est activement occupé de s'assurer les sympathies des hommes qui s'occupent du commerce d'animaux, de viande, et du commerce maritime, et d'autres personnes intéressées dans des affaires de ce genre, en faveur d'un mouvement pour l'abolition du bétail vivant de l'autre côté de l'océan pour la boucherie. M. Plimsoll croit qu'il serait plus humain et qu'il ne coûterait pas plus cher de faire l'abattage ici et d'expédier la viande ensuite. Il est éloquent, tenace et persuasif. Pour lui, une difficulté est tout simplement une chose à surmonter. Il proteste énergiquement contre les misères et les tortures dont se rend coupable le commerce transatlantique envers les animaux, et durant les deux jours qu'il a passés ici, il a raison de croire que déjà son travail promet d'être couronné de succès.

"'Dès que j'ai eu fait passer,' dit-il, 'la loi relative à la ligne de charge l'année dernière, laquelle loi fut présentée en 1876, et dans la suite taillée et retaillée, je me mis à travailler un bill pour prohiber le commerce de transport d'animaux sur pied entre l'Angleterre et les autres pays. Le bill a été présenté à la dernière session, mais la session était si avancée que le projet de loi n'a pas passé. Cependant un

comité a été nommé pour recueillir des témoignages sur la question, et il a fait des progrès si satisfaisants que, à la réunion du parlement après la vacance, il sera passé une mesure qui aura l'effet ou de prohiber le commerce absolument ou de le régler. J'ai donné mon témoignage devant le comité il y a quinze jours, et je me suis préparé à venir à New-York pour étudier la question sous toutes ses faces. Je désire remercier la *Tribune* pour le bon et noble travail qu'elle a fait dans le but de soulever l'opinion publique sur cette question, et de créer un vigoureux sentiment contre le commerce d'animaux vivants. J'espère faire moi-même quelque chose pour remuer le sentiment public ici, mais nous devons tous nous efforcer de faire comprendre à la population la nécessité d'abolir ce commerce barbare. J'espère voir le Congrès passer une loi à cette fin, car le sens moral du peuple américain est solide. J'ai fait visite au président de votre grande société fondée pour prévenir les actes de cruauté envers les animaux, et j'ai constaté que la société avait récemment pris des mesures pour arrêter un homme qui s'était rendu coupable d'actes de cruauté envers les animaux à bord d'un vaisseau. Mais ceux qui n'ont pas été témoins des misères de ces pauvres bêtes ne peuvent dire quelles souffrances elles endurent. Elles sont entassées dans la cale, à l'entrepont et sur le pont des gaillards. Parfois les steamers sont tellement chargés que dans le port les vaisseaux vacillent. Songez aux tortures des pauvres animaux dans une tempête, lorsque les vagues se brisent au-dessus d'eux, qu'elles les bousculent, et lorsqu'elles les emportent par-dessus bord. Des hommes m'ont dit qu'ils ont vu des animaux si violemment entassés contre les bastingues du plat-bord d'un steamer pendant une tempête qu'ils ont eu les jambes arrachées, tandis que d'autres malheureuses bêtes étaient écrasées sur le pont. Quelques fois, les animaux sont tellement entassés que ceux d'entre eux qui se couchent sont exposés à être écrasés à mort, et pour empêcher cela on allume du feu sous les animaux ou de la parafine dans leurs oreilles. Il fallait faire n'importe quoi pour les tenir debout et pour sauver leur viande. C'est horrible et inhumain. Il serait plus humain, et peut-être que cela paierait mieux à la fin, de transporter le bœuf plutôt que les animaux sur pied.

" 'Je suis à me mettre au courant des divers systèmes pour le refroidissement de la viande. La méthode de refroidissement par l'ammoniaque donne parfaitement le contrôle de la température, de sorte que le bœuf peut être expédié sans difficultés, et il n'y a pas de danger d'en perdre. De plus, le bœuf ne prend pas autant de place que les animaux sur pied. Un steamer qui transporte 600 têtes d'animaux pourrait accommoder 1,000 bêtes à cornes à l'état de viande ; de sorte que les lignes maritimes ne feraient pas de pertes pécuniaires. On m'a dit que vos ranchers et ceux d'entre vous qui s'occupent du commerce de viande opposeraient ce mouvement, mais aujourd'hui j'ai eu une conversation avec T. C. Eastman, votre grand commerçant de viande, le premier qui ait expédié du bœuf en Angleterre, et il m'a dit qu'il serait indifférent aux commerçants d'animaux que le bétail soit expédié sur pied ou à l'état de viande, et il a encouragé le mouvement en faveur de la réforme, à raison de principes humanitaires. De fait, je n'ai pas rencontré de découragement, mais beaucoup d'encouragement. Le présent système n'a pas de sens commun. Un vaisseau à bestiaux me représente une foire agricole ambulante.'

" M. Plimsoll est descendu au Gilsey House. Il retournera en Angleterre vers le milieu de janvier. "

Alexander Chambers, cultivateur de la Rivière Beaudette, P. Q., dépose comme suit :

En réponse à M. James Allan :

J'ai traversé l'Atlantique 21 fois avec des animaux, et je partais généralement du port de Montréal. J'ai traversé principalement par la ligne Allan, mais j'ai aussi traversé par les lignes Dominion et Thompson. J'ai traversé en qualité de contremaître préposé aux soins des animaux.

Par M. Smith :

Q. Avez-vous traversé avec vos propres animaux ?—R. Non, monsieur ; j'ai traversé huit fois avec des animaux qui appartenaient à M. Hickson, du Grand-Tronc, maintenant sir Joseph Hickson. J'ai traversé une fois avec des animaux qui appartenaient à M. Aiken, et une fois avec des animaux appartenant à M. Flanagan.

Q. Quelle est votre expérience relativement à la manière dont les bouviers sont traités à bord ?—R. Les bouviers ont été raisonnablement traités sur tout vaisseau par lequel j'ai traversé.

Q. Quelle espèce de moyens de logement avaient-ils ?—R. On leur fournissait une couverture et un paillasson, et ils avaient d'excellentes provisions à bord.

Q. Que dites-vous des aliments qu'on leur servait ?—R. La nourriture était toujours ce que je pourrais appeler bonne. Je n'ai jamais entendu les hommes murmurer à ce sujet.

Q. N'avez vous jamais mangé des aliments qu'on donnait aux bouviers ?—R. J'en ai mangé quelques fois, pendant le gros temps, quand nous travaillions hardiment. Lorsque la nourriture des contremaîtres n'était pas prête, je mangeais avec les autres hommes.

Q. N'est-il pas vrai que dans une tempête vous et vos hommes préféreriez dormir près des animaux plutôt que de les laisser ?—R. J'ai vu les aides prendre leurs couvertures et aller se coucher sur la paille, de préférence à leur lit. Lorsqu'il fait froid je préférerais naturellement le lit. Je les ai vu prendre leurs couvertures et dormir sur le foin quand il faisait chaud, et je l'ai fait moi-même.

Q. Ils n'avaient pas de raisons de se plaindre des lits ?—R. Ils n'avaient absolument aucune raison.

Q. Est-ce que les vaisseaux fournissaient aux hommes des couverts pour prendre leurs repas ?—R. Oui ; le vaisseau leur fournissait ce qui était nécessaire.

Q. Vous n'avez jamais entendu vos hommes se plaindre de mauvais traitements ou de mauvaise nourriture, ou du mauvais logement ?—R. Je n'ai jamais entendu se plaindre aucun des hommes avec lesquels je suis traversé.

Q. Croyez-vous que ce serait une amélioration sur le présent système si on obligeait les bouviers à signer le rôle d'engagement ?—R. Je ne pense pas que cela ferait une grande différence. Les hommes sont toujours prêts à traverser avec les animaux, et s'ils avaient des plaintes à faire ils se rendaient généralement auprès du capitaine, et ils étaient toujours satisfaits de la réponse qu'ils recevaient de lui. Parfois lorsqu'ils s'adressaient aux autres officiers du vaisseau, ils n'obtenaient pas satisfaction, mais ils l'obtenaient généralement lorsqu'ils s'adressaient au capitaine. Mon expérience est que le capitaine faisait généralement ce qui était juste à son avis.

Q. Avez-vous constaté que des bouviers avaient le mal de mer à bord et qu'ils étaient incapables de faire leur service ?—R. J'en ai vu quelques-uns qui avaient un peu le mal de mer, mais tout de même ils pouvaient vaquer à leur service.

Q. Est-il à votre connaissance qu'un bouvier incapable de faire son service ait fait la traversée ?—R. Je n'en ai jamais rencontré de cette sorte.

Q. Quelle sorte d'hommes prenez-vous généralement ? Sont-ce des fils de cultivateurs ?—R. Quelques-uns étaient des fils de cultivateurs. Nous employons les hommes qui sont sur les quais, et qui sont habitués à traverser avec les animaux, et je les préfère à des étrangers ou à des fils de cultivateurs, parce que ces derniers sont quelque fois malades. Ce n'est que pendant la tempête que nous avons besoin d'hommes véritablement bons et d'expérience pour prendre soin des animaux, car c'est alors que nous avons à faire le plus dûr service. Pendant la tempête il leur faut être debout nuit et jour, et c'est de beaucoup plus difficile que dans le beau temps. Je préférerai toujours employer des bouviers qui font régulièrement ce métier.

Q. Dans le cours de votre expérience, avez-vous toujours eu une ample ventilation pour les animaux à l'entrepont ?—R. En général, nous avons une bonne ventilation, mais j'ai vu la chaleur s'accumuler un peu à certains endroits du vaisseau.

Q. Pensez-vous que ce serait une bonne idée d'avoir un thermomètre à l'entrepont, afin de se rendre compte de la chaleur ?—R. Ce serait une très bonne chose, mais parfois la chaleur pourrait s'accumuler à certains endroits du vaisseau, tandis qu'il pourrait faire froid à d'autres endroits.

Q. Aviez-vous des éventails mécaniques dans les vaisseaux sur lesquels vous êtes traversé ?—R. Je suis allé à Québec dans des vaisseaux qui ont eu des éventails mécaniques jusqu'à Québec.

Q. Ont-ils mis à terre les éventails mécaniques à Québec ?—R. Oui.

Q. Aviez-vous toujours amplement de lumière à bord du vaisseau pour veiller aux animaux ?—R. Oui, monsieur; le vaisseau fournissait toutes les lampes dont nous avions besoin. Je ne puis dire exactement qu'il serait nécessaire d'avoir la lumière électrique à bord des vaisseaux à bestiaux, parce que les vaisseaux sur lesquels j'ai traversé étaient bien éclairés. Il y avait toujours un homme pour prendre soin des lampes, et nous n'avions qu'à les lui porter le matin et aller les reprendre dans l'après-midi, et elles étaient prêtes.

Q. Avez-vous constaté que les animaux sur le pont des gaillards souffraient de l'embrun qui retombait sur eux ?—R. Parfois, lorsque la tempête était forte, je pense que les animaux devaient souffrir du froid à cause de l'embrun; mais tout de même ils mangeaient toujours bien et se couchaient ensuite.

Q. Même pendant la tempête ils prenaient leur nourriture et se couchaient ?—R. Oui; les animaux du pont des gaillards étaient toujours prêts à manger. Les animaux sur ce pont semblaient toujours être plus vigoureux, parce qu'ils paraissaient mieux manger; mais les animaux des autres ponts étaient aussi en très bon état.

Ceci termine la déposition du témoin.

William Cunningham, de la ville de Montréal, exportateur d'animaux et secrétaire de la *Dominion Live Stock Association*, dépose comme suit:

Par M. Greenshields :

Q. Etes-vous intéressé dans l'expédition des animaux ?—R. Oui; je représente certaines maisons d'Angleterre, et je m'occupe du commerce d'animaux pour elles. Je fais aussi l'examen de vaisseaux à bestiaux pour quelques compagnies d'assurance.

Q. Vous examinez presque tous les vaisseaux à bestiaux ?—R. Oui; j'en examine le plus grand nombre.

Q. Voudriez-vous, s'il vous plaît, exposer ce que vous avez à dire des facilités qui existent pour le commerce d'animaux ici, et si les animaux à bord des vaisseaux sont soumis à des actes de cruauté ?—R. J'approuve entièrement les recommandations de la *Dominion Live Stock Association*, qui suggèrent que tous les vaisseaux qui transportent les animaux aient des évantails mécaniques à bord, et que toute la cargaison de main-morte soit mise à bord du vaisseau avant d'ordonner de faire venir les animaux des cours. Je crois aussi qu'on ne devrait pas mettre sur le dessus des stalles le fourrage destiné aux animaux. Je désire attirer particulièrement l'attention du commissaire sur ce fait. Maintes fois, dans le cours des dernières années, j'ai eu l'occasion, en ma qualité d'inspecteur pour des compagnies d'assurance, de soulever de fortes objections contre ce système de mettre du fourrage sur le dessus des stalles, et il m'a fallu faire intervenir le Dr Baker en deux ou trois occasions pour empêcher cela. Je ne parle pas ici des steamers des lignes Allan, Dominion et Beaver. Je ne fais pas d'inspection pour les lignes Allan et Dominion, parce qu'elles font leurs propres affaires d'assurance; et quant à la ligne Beaver les choses se sont toujours passées d'une manière satisfaisante. Nous n'avons pas de plaintes à formuler quant à l'espace qu'elle donne pour les animaux ou relativement à la manière dont elle transporte le fourrage. Mais sur la ligne Reford nous avons eu des difficultés. M. Reford désire tellement mettre toute la cargaison qu'il peut dans le fond de ses vaisseaux qu'il veut mettre sur le pont des gaillards le fourrage destiné

aux animaux. Je puis citer un cas cette année, où le foin a été mouillé dans le golfe St-Laurent, et comme il était saturé d'eau salée les animaux ont refusé d'en manger. Le bétail a été débarqué en mauvais état et s'est vendu à perte de l'autre côté. Je crois que cette pratique de mettre du foin sur le dessus des stalles est dommageable pour les stalles et préjudiciable pour les animaux.

Q. Quel est votre avis relativement à la question de mettre des animaux sur les écoutilles ?—R. L'inspecteur officiel qui sera peut-être nommé devra voir à cela. Quels que soient les règlements qu'on fera, je dirai qu'ils devront être rigoureux et qu'on ne devra rien laisser à sa discrétion. Du moment que vous remettez une somme quelconque de pouvoirs entre les mains de l'inspecteur, il est soumis à une forte pression, et comme c'est un être humain il pourrait être influencé comme d'autres personnes. Je pense que les règlements devraient être redigés de manière à ce qu'ils ne puissent être modifiés. Pour ce qui est de la question de mettre des animaux sur les écoutilles, je ne dis pas que nous devrions avoir une règle positive sur ce point. On a dit qu'un steamer venu dans ce port avait des écoutilles longues de 26 pieds. Je pense qu'un vaisseau de ce genre devrait pouvoir transporter des animaux sur une partie des écoutilles, mais il devrait laisser libres 12 pieds de l'écoutille. Je prétends qu'on devrait laisser libres 12 pieds de chaque écoutille. Je pense que ceci est une question très importante, et je crois en outre que cela aurait un très salutaire effet sur la ventilation à l'entrepont. Très souvent ils transportent un trop grand nombre d'animaux sur les écoutilles.

Par M. Smith:

Q. De sorte que vous trouvez bon qu'un vaisseau dont les écoutilles sont extraordinairement grandes soit admis à y transporter des animaux?—R. Oui; si un vaisseau a une écoutille de 26 pieds de longueur, il pourrait mettre des animaux sur 14 pieds de cette écoutille, et il devrait laisser libres 12 pieds. Ceci donnerait de l'espace pour sortir les futailles d'eau et pour amener sur le pont les animaux malades si c'était nécessaire. Supposons qu'un animal se fracture une jambe pendant la traversée, les bouviers sortiraient cet animal par l'écoutille et l'abattraient, afin de l'empêcher de souffrir. Je sais que les bouviers agissent ainsi dans pareille éventualité, afin d'empêcher l'animal de souffrir, en dépit de ce que M. Plimsoll dit dans son livre.

Q. Est-ce que le fait d'encombrer les allées avec du foin et autres choses est préjudiciable à la ventilation du vaisseau ?—R. Ça l'est assurément. Chaque allée devrait avoir 2 pieds libres. J'ai remarqué quelquefois qu'on avait mis du fourrage et autres choses dans les allées, et sur les représentations que je fis on enleva ces obstacles.

Q. Vous pensez que ces allées devraient avoir deux pieds francs ?—Oui; les allées devraient avoir 2 pieds libres de tous obstacles. Je recommanderais que les stalles des animaux eussent 2 pieds 8 pouces par 8 pieds francs, et les écoutilles ne devraient pas être inclus dans cet espace, comme le font présentement les armateurs. Chaque animal devrait avoir 2 pieds 8 pouces libres de tous obstacles. Les animaux gras ont besoin de chaque ligne d'un espace de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds.

Q. On nous dit qu'à New-York et dans d'autres ports américains, ils les expédient dans des espaces de 2 pieds 6 pouces ?—R. Oui; j'en ai vu expédiés ainsi. Il pourrait se faire que probablement un espace de 2 pieds 6 pouces suffise pour d'autres animaux que le bétail gras, mais si vous établissez une règle, vous devriez mettre l'espace à 2 pieds 8 pouces et appliquer cette règle à toute la durée de la navigation. Si les animaux ont amplement d'espace, un homme a plus de liberté pour y voir pendant une tempête, et le bétail se tire mieux d'affaire quand il a amplement de l'espace. Je suggérerais de donner un espace de 2 pieds 8 pouces à chaque animal gras, et de mettre 5 animaux d'engraissement à la place de 4 animaux gras.

Q. Pensez-vous que des éventails mécaniques seraient à désirer?—R. Oui; je pense que si chaque vaisseau à bestiaux avait des évantails mécaniques, cela préviendrait beaucoup de pertes. J'approuve les recommandations de Nathan Kennedy relativement aux facilités qu'on devrait avoir pour l'embarquement des animaux

dans le port de Montréal. Si nous avions des barges pour conduire directement les animaux des cours au vaisseau, ceci porterait remède à toutes les difficutés auxquelles nous sommes en butte. Il s'écoulera peut-être 10 ou 12 ans avant que nous arrivions jusque là, mais le plus tôt cela viendra le mieux cela sera.

Par M. Telfer, directeur des cours à bestiaux du Grand-Tronc :

Q. N'est-il pas vrai qu'on peut mettre sur ces allèges, à la Pointe du Moulin-à-Vent, les animaux venant de la cour à bestiaux du Grand-Tronc ?—R. Je n'en sais trop rien; mais s'il faut conduire les animaux des cours à la Pointe du Moulin-à-Vent et là les mettre sur des allèges, je pense que les exportateurs aimeraient tout autant conduire les animaux immédiatement sur les quais et les embarquer à bord du vaisseau. S'il y avait un endroit où ils pourraient passer directement des cours sur les allèges, je dirais, à tout prix, ayez des allèges pour conduire les animaux au vaisseau; mais s'il vous faut conduire les animaux aux allèges, les mettre ensuite sur les allèges pour de là les faire embarquer à bord du vaisseau, ce système serait très préjudiciable au bétail. Je pense que la recommandation de M. Kennedy relativement à la pose d'une troisième voie sur les quais serait le meilleur moyen de remédier aux difficultés que rencontre aujourd'hui l'embarquement du bétail. Je préférerais de beaucoup la recommandation de M. Kennedy plutôt que de mettre les animaux sur des allèges pour les amener aux vaisseaux.

Par M. Smith:

Q. Les commissaires du havre ont déclaré qu'il n'y a pas de place pour une troisième voie tant qu'on n'aura pas fait les nouvelles améliorations du port.

M. Kennedy—Il y a moins de difficultés à opérer l'embarquement des animaux en les amenant par chemin de fer, et je ne crains pas de prédire qu'on ne se servira pas du système des allèges d'ici à 4 ou 5 ans.

M. Cunningham—Nous voulons avoir des améliorations que nous puissions obtenir immédiatement. Dans le cours des dernières trois années j'ai été sur les quais jour et nuit pendant l'embarquement des animaux, et je crois que dans le cours de cette période j'ai acquis autant d'expérience que n'importe qui dans le commerce. Je suis en faveur de tout ce qui pourrait immédiatement remédier à l'abus qu'il y a d'avoir un nombre aussi considérable d'animaux sur les quais en même temps et faire disparaître la grande confusion qui s'ensuit nécessairement. Je pense que le plan de M. Kennedy, qui consiste à amener les animaux par chemin de fer, si c'est possible, et à les embarquer sur les vaisseaux entre 6 heures du soir et 8 heures du matin, vaut bien mieux que de les transporter sur des allèges. J'ai vu les animaux souffrir beaucoup de ce qu'ils étaient pêle-mêle avec l'autre cargaison, telle que des rails et des ferrailles déposés sur les quais; tandis que s'ils arrivaient par chemin de fer, comme le bétail du Nord-Ouest et les animaux de distillerie le font aujourd'hui, ils pourraient s'embarquer sur le steamer et n'avoir aucune misère. Je crois que si on passait une règle stipulant que les animaux ne devront être amenés sur les quais qu'entre 6 heures du soir et 8 heures du matin, cela satisferait tout le monde. Je conférerais à l'inspecteur autant de pouvoirs que possible relativement à cette question. Je diffère des autres témoins quant à la catégorie d'hommes à laquelle devrait appartenir l'inspecteur de bestiaux. Le Dr McEachran, inspecteur vétérinaire, a déjà sous son contrôle une partie considérable de ce service aujourd'hui, et je lui adjoindrais l'inspecteur de bestiaux à titre d'aide ou à quelque titre que vous voudrez; mais je ferais en sorte qu'il relevât directement du gouvernement à Ottawa pour ce qui est de la mise en vigueur des règlements. Je pense que si le Dr McEachran ou quelque aide sous son contrôle avait en mains la mise en vigueur des règlements faits pour l'embarquement du bétail, il les ferait bien exécuter. Je pense que cela vaudrait bien mieux que de multiplier les charges.

Q. Que pensez-vous d'un règlement qui obligerait tous les vaisseaux qui transportent des animaux à avoir la lumière électrique ?—R. Je pense que cela serait une immense amélioration. Les frais de l'installation de la lumière électrique sont une question qui intéresse les compagnies maritimes, et je pense que si elles adoptaient ce système, cela leur économiserait beaucoup d'argent pour l'achat de l'huile et des

lampes. Je pense que cette économie compenserait pour les frais additionnels nécessités par la pose de la lumière électrique dans les steamers.

Q. Avez-vous traversé à bord d'un vaisseau à bestiaux ?—R. Oui, monsieur; j'ai traversé avec des animaux partis de ce port.

Q. Avez-vous vu si on avait bien soin des animaux ?—R. Oui, monsieur.

Q. A quelle époque de l'année avez-vous traversé ?—R. En hiver.

Q. Les animaux sur le pont des gaillards étaient-ils dans de bonnes stalles ?—R. On a eu bien soin des animaux par tout le navire. Nous avons eu une traversée assez orageuse, mais nous n'avons perdu qu'un seul animal, et encore cet animal s'était fracturé une jambe. Nous avons transporté l'animal à l'écoutille et nous l'y avons abattu. Lorsqu'ils dépouillèrent la carcasse ils constatèrent que la viande était meurtrie et ils la jetèrent par-dessus bord; et ils conservèrent la peau et les autres parties de l'animal au profit des compagnies d'assurance.

Q. Quelle est votre opinion relativement à la manière dont les hommes sont traités à bord de ces vaisseaux à bestiaux ?—R. Je ne puis rien en dire, parce que je ne m'en suis pas particulièrement occupé. Les témoignages que j'ai entendus relativement à la manière dont les bouviers sont traités à bord des vaisseaux m'ont beaucoup étonné. Je crois qu'ils auraient dû faire ces plaintes il y a longtemps. S'ils l'eussent fait, la *Dominion Live Stock Association* se serait enquise de l'affaire, j'en suis sûr.

Q. Pensez-vous que les stalles présentement érigées sur le pont des gaillards soient suffisamment fortes pour le gros temps ?—R. Je ne pense pas qu'elles le soient. Je puis dire qu'il s'est tenu une enquête en Angleterre relativement au steamer *Linda*. J'ai nolisé ce vaisseau moi-même et l'ai chargé ici; je crois qu'il était mis à l'index en Angleterre, parce que le capitaine n'avait pas d'expérience dans le commerce de transport d'animaux. Le capitaine était un des pires qui soient jamais venu dans le port de Montréal à ma connaissance, et j'avais dans l'idée qu'il ne débarquerait pas les animaux sains et saufs. Je crois que si dans ce cas le connaissement avait déclaré que le vaisseau ne toucherait l'argent du fret que pour le nombre d'animaux débarqués vivants, il y aurait eu un bien plus grand nombre d'animaux sauvés. Le *Linda* est sorti de ce port, et il ne transportera plus d'animaux. Si vous recherchez la classe dans lequel il est inscrit sur le registre des Lloyds, et si vous en faites l'inspection, je crois que vous en viendriez à la conclusion que le *Linda* est bien équipé pour le commerce. Je pense qu'une grande partie de la sûreté des animaux dépend de l'expérience du capitaine qui commande le vaisseau. La ventilation sur le *Linda* était aussi bonne que la ventilation à bord de n'importe quel steamer qui vient dans le port de Montréal, sauf ceux qui ne sont pas munis d'éventails mécaniques. Si quelqu'un condamnait le *Linda* parce qu'il n'avait pas une ventilation suffisante, il condamnerait un grand nombre de vaisseaux qui viennent ici. Le *Linda* avait à son avant un ventilateur de toute la largeur de l'écoutille. Il était d'environ 2 pieds de large et fait en fer solide. Ce n'était pas un de ces ventilateurs d'occasion, mais bien un ventilateur véritable, de sorte que dans le mauvais comme dans le beau temps on pouvait toujours le tenir ouvert. En arrière de l'écoutille n° 2, il y avait un ventilateur à pavillon, de manière qu'il existait un courant d'air général dans le *Linda*. Au centre du vaisseau se trouvait un autre grand ventilateur comme celui dont je viens de parler. Il y a bien peu de vaisseaux qui viennent dans le port de Montréal qui soient mieux aérés que le *Linda*. Tout ceci tend à prouver que quel que bien ventilé que soit un vaisseau, s'il n'a pas d'éventails mécaniques et de ventilateurs de sortie, le mauvais air ne peut s'échapper. Pour ce qui est du *Linda*, les ventilateurs étaient tenus comme parfaits; et s'ils n'avaient pas été parfaits, tout ce que l'inspecteur de l'assurance avait à faire c'était de dire : je désire avoir plus de ventilation, et il l'aurait eue. A bord du *Straits of Magellan* qui a subi des avaries, on a posé cinq ventilateurs supplémentaires. Je puis dire que nous pouvons exiger que la ventilation soit plus parfaite sur les vaisseaux allant à la cueillette que sur les vaisseaux de lignes régulières, et je pourrais ajouter qu'il y a plusieurs vaisseaux allant à la cueillette qui sont tout aussi bons pour le transport du bétail que les vaisseaux de lignes régulières, Le steamer

Oxenholme, dont on a parlé dans le cours de cette enquête, avait, relativement au transport des animaux, un état de service tout aussi bon que n'importe quel vaisseau qui part de ce port. Tout de même, les assureurs en ont sur son compte, et cependant il transporte des animaux de l'autre côté sans rien perdre. Ce n'est pas de la mortalité parmi les animaux qu'ils ont peur sur l'*Oxenholme*, mais il n'est pas classé aux Lloyds. Le *Linda* a subi une inspection parfaite dans ce port. Il est classé A 1 aux Lloyds ; c'est un vaisseau grand et rapide, et il devrait être, je crois, propre au transport des animaux.

Q. L'*Oxenholme* n'est pas classé ?—R. Non.

Q. Et je suppose que les assureurs craignent qu'il ne sombre ?—R. Les assureurs craignent que s'il éprouvait la moindre avarie il n'aille au fond. Ils en exigent un taux d'assurance plus élevé que des autres vaisseaux.

Q. Avez-vous nolisé le *Linda* ?—R. J'ai eu quelque chose à faire avec son chargement. Je crois que le capitaine a dit, dans son témoignage, en Angleterre, qu'il n'y avait que 7 bouviers à bord pour prendre soin des animaux ; mais je suis allé m'enquérir des faits au bureau de M. Reford, et j'ai vu moi-même les hommes monter à bord, et je pense qu'il y en avait 15 ou 17 à part de deux contremaîtres. Le capitaine a dit, dans son témoignage de l'autre côté, qu'il n'y avait que 7 bouviers et que c'est pour cela que les pertes ont eu lieu.

Q. Cela était peut-être une erreur d'impression dans le rapport que vous avez lu. Il a pu dire 17, et on a pu imprimer sept ?—R. Dans tous les cas, le vaisseau a été mis à l'index, et on a dit qu'il ne convenait pas au transport des animaux. J'ai chargé le *Linda* d'animaux à Québec, et je crois que c'était pour le transport des animaux un vaisseau tout aussi bon que n'importe quel navire qui ait quitté ce port. Les stalles érigées sur le *Linda* avaient deux fois plus de force que les stalles ordinaires, même à bord de certains vaisseaux de lignes régulières. C'étaient les plus fortes stalles que j'aie jamais vues à bord d'un vaisseau mettant à la voile, et cependant elles n'ont pu résister à la tempête.

Q. Pensez-vous qu'il vaudrait mieux construire ces stalles au moyen de charpentes à cornières en fer et de planches de 2 pouces ?—R. Je crois que ce serait une grande amélioration. Ce serait une amélioration de premier ordre, pourvu que le capitaine fût un homme prudent et qu'il manœuvrât bien son vaisseau pendant une tempête. Si le vaisseau est muni de ces stalles fixes, et si le capitaine prend intérêt au commerce de transport d'animaux et qu'il ait soin du bétail, il doit pouvoir débarquer les animaux sains et saufs de l'autre côté, par n'importe quel temps.

Q. Quelle a été, à votre avis, la cause des pertes qu'à faites le *Straits of Magellan* : —R. Le *Straits of Magellan* avait un aménagement ordinaire, comme celui des vaisseaux de lignes régulières, mais les stalles n'étaient pas aussi fortes que celles du *Linda*. Un paquet de mer est venu s'abattre sur le *Straits of Magellan* et il emporta stalles et animaux par-dessus bord. J'ai soulevé une objection relativement au *Straits of Magellan* lorsqu'il était dans le port ici. Il n'avait pas de bastingues de plat-bord à l'avant, et j'étais d'avis qu'il ne pouvait transporter d'animaux à cet endroit. Je désire maintenant, M. le commissaire, dire quelques mots relativement à la recommandation comportant que les vaisseaux ne devraient être admis à percevoir le fret que sur les animaux qu'ils débarquent vivants. D'après le témoignage de M. John McLellan, donné au nom des armateurs et des agents, il a été clairement démontré que les pertes d'animaux par les lignes régulières n'ont été que de 1 animal par 266 animaux transportés. Je prétends que s'il en est ainsi ce ne serait pas un mal pour les lignes régulières de remettre un connaissement en vertu duquel le fret ne serait payé que sur les animaux débarqués.

M. Smith.—Je ne pense pas qu'un règlement officiel pourrait les obliger à le faire.

M. Cunningham.—Alors, s'il en est ainsi, il est inutile d'en parler davantage, parce qu'elles ne le feront pas s'il n'y a pas de règlement à cet égard. Je crois que cela obligerait les capitaines des vaisseaux allant à la cueillette, ainsi que les vaisseaux de lignes régulières, à prendre plus de soin des animaux. Je désire mainte-

nant parler de la pratique qu'ont les armateurs d'inclure l'assurance des animaux avec le fret.

M. SMITH.—Ils disent qu'ils n'exigent pas de vous l'assurance sur le fret.

M. CUNNINGHAM.—Nous pourrions leur dire, de notre côté, que nous ne leur réclamons rien pour le personnel et le fourrage que nous donnons aux animaux. Ce n'est qu'un subterfuge de leur part. Si vous ne pouvez faire de règlement pour empêcher les compagnies maritimes de régler leur propre assurance, vous devriez pouvoir le faire. Je dis que le principe par lequel les compagnies maritimes s'arrogent le droit d'assurer les animaux est faux. Si elles peuvent régler l'assurance pour les exportateurs d'animaux, elles devraient pouvoir aussi fournir le fourrage nécessaire aux animaux. Dans maintes circonstances, l'assuré n'obtient pas toute l'assurance qu'il désirerait avoir pour sa cargaison, et ce système mettrait l'expéditeur dans une très fausse position si le vaisseau se perdait totalement. Le paiement d'une réclamation est laissé entre les mains de la compagnie d'assurance, et depuis le naufrage du *Montreal* à l'île d'Anticosti, ils ont mis une clause sur leurs certificats, qui comporte que si un autre vaisseau se perdait de la même manière, elles déduiraient de l'assurance le prix du fret. Si l'exportateur d'animaux était assuré dans une compagnie à part, il pourrait toucher son assurance au complet. Je dis que l'exportateur devrait régler sa propre assurance, parce qu'il sait tout aussi bien comment le faire que les compagnies maritimes peuvent le faire pour lui.

Par M. Rielle, avocat, (qui comparaît au nom de la *Dominion Live Stock Association*, en l'absence de M. Greenshields) :

Q. Avez-vous des chiffres qui indiquent les proprès du commerce d'exportation d'animaux de ce port ?—R. L'exportation d'animaux de ce port a doublé en deux ans. Il a été expédié 60,000 têtes d'animaux de ce port pendant la saison de navigation en 1888, et en 1890 il en a été exporté 123,136, plus 43,372 moutons. Ceci est plus que le double du commerce de 1888, et cela représente une exportation s'élevant à $11,000,000, du Canada en Angleterre, et dont près de $2,000,000 tombent dans la caisse des compagnies maritimes pour du fret.

Q. Avez-vous une opinion à exprimer relativement à la manière dont les animaux sont embarqués sur les vaisseaux ici ?—R. Je pense que les pertes qu'on a éprouvées l'été dernier ont eu pour cause le présent système, qui consiste à expédier des animaux en bloc sur les quais. Je pense que les animaux avaient éprouvé du mal avant d'embarquer, et que la mort de quelques-uns doit être attribuée à cette cause.

Q. De sorte qu'à votre avis le mal arrivé aux animaux existait avant qu'ils ne fussent embarqués ?—R. Oui ; je pense que c'est là la cause, et je crois qu'on pourrait y remédier si nous avions de meilleurs moyens de logement.

Q. Avez-vous lu le livre de M. Plimsoll ?—R. Oui ; je l'ai lu, et les allégués qui s'y trouvent ne sont pas vrais pour ce qui est du commerce d'animaux de ce port.

Q. Avez-vous lu le rapport de l'entrevue avec M. Plimsoll publié dans la *Tribune*, de New-York, du 21 décembre 1890, dont un extrait a été produit à l'enquête ici, et au cours de laquelle M. Plimsoll aurait dit, rapporte-t-on, certaines choses concernant les cruautés que ce commerce d'exportation fait subir aux animaux, sans donner la source de ses informations ?—R. Oui.

Q. Considérez-vous que ce que dit le livre de M. Plimsoll et le rapport de ce journal soient vrais ?—R. Probablement que M. Plimsoll a vu dans les journaux les lettres dont il parle, et elles peuvent être bien fondées en tant qu'il s'agit de lui ; mais je ne crois pas qu'un seul mot de ce que disent le livre et le journal soit vrai pour ce qui est du commerce canadien. Je ne pense pas que M. Plimsoll ou toute autre personne puisse prouver qu'un seul mot des allégués de ce livre est vrai pour ce qui est du commerce d'animaux canadien. J'ai la certitude que pas un mot de tout cela ne pourrait être établi sous serment.

J. Henry Smith, de la ville de Montréal, représentant, en Canada et aux Etats-Unis, de John Swan et fils, agents d'animaux sur pied à Glasgow, à Edimbourg, à Perth et à Aberdeen, dépose comme suit :

Je représente cette maison depuis onze ans en Canada. Dans le cours de la dernière saison des opérations (1890) nous avons exporté de ce pays environ 20,000 animaux, dont les trois quarts ont été vendus aux cultivateurs pour des fins d'engraissement. D'un bout de l'année à l'autre, nous recevons des commandes des principaux engraisseurs et des principaux propriétaires de pâturages, non seulement de l'Ecosse entière, mais de l'Angleterre aussi, pour leur fournir des animaux canadiens d'engraissement en nombres considérables. C'est aujourd'hui bien connu de chaque cultivateur de l'autre côté, qui a acquis quelque expérience à engraisser des animaux canadiens, que ces animaux font de la chair beaucoup plus rapidement que les animaux irlandais ou écossais, et que conséquemment ils sont plus profitables. Si on mettait fin à ce commerce d'animaux d'engraissement, je suis d'avis que cette mesure serait ruineuse non seulement pour le cultivateur canadien, mais aussi pour les cultivateurs écossais et anglais.

Je suis d'accord avec les exportateurs d'animaux qui sont en faveur de la nomination d'un inspecteur officiel. Je pense que l'espace pour chaque animal devrait être de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds; il peut se faire que 2 pieds 6 pouces suffisent pour la plus grande partie de nos animaux canadiens, mais on expédie souvent des animaux très gros qui seraient plus à l'aise dans un espace de 2 pieds 8 pouces. J'ai souvent expédié des animaux de cette sorte qui pesaient beaucoup plus d'une tonne.

Je pense que des éventails pour la ventilation sont très nécessaires pendant la tempête, lorsqu'il faut fermer les écoutilles. Dans certains cas, les écoutilles sont très grandes, et je croirais que ce serait agir de rigueur envers les armateurs s'il ne leur était pas permis de mettre les animaux sur les écoutilles dans ces circonstances. Je suggérerais que 12 pieds soient réservés au logement des hommes préposés au soin des animaux, à la ventilation, etc., et que le reste de l'écoutille serve à ériger des stalles. J'ai vu des écoutilles longues de 26 pieds. J'appuie la manière de voir de M. Cunningham lorsqu'il dit qu'on ne devrait pas mettre d'animaux à bord avant que le steamer n'ait complété le chargement de son autre cargaison. Les animaux sur pied devraient être le dernier chargement à mettre à bord.

Les seuls actes de cruauté dont j'ai été temoin relativement à ce commerce ont eu lieu sur les quais alors que le chargement des animaux et de l'autre cargaison se faisaient en même temps. La cause de ces cruautés se trouvait dans le fait que des attelages et des chariots à roulettes passaient parmi les animaux, et souvent il en résultait du mal grave pour le bétail. J'attribue une certaine partie des pertes qu'on fait entre ici et Québec à ce système de chargement. Des cours centrales à bestiaux et un quai séparé pour le chargement des animaux seraient à mon avis une grande amélioration.

Il est opportun d'ériger des stalles plus fortes qu'à l'ordinaire sur le pont des gaillards après le mois de septembre. J'ai eu très peu d'expérience avec les steamers allant à la cueillette, et après le mois de septembre je tâche d'avoir de l'espace pour les animaux que j'expédie à mes clients, sur les vaisseaux les plus gros et les plus solides que je puisse trouver. Plus le vaisseau est gros, plus il est sûr, à mon avis, pour le transport d'animaux sur pied s'il est bien aménagé et aéré pour les fins de ce commerce.

J'ai eu beaucoup d'expérience dans l'engagement des hommes pour le soin des animaux. Nous avons un bon nombre d'excellents contremaîtres; dont plusieurs sont dans les affaires depuis plus longtemps que moi. Si la consignation n'est pas de moins de 20 ou 30 animaux, je les mets généralement sous la charge d'un bon contremaître qui, avec ses autres hommes, en prend soin. Si le nombre dépasse 30 ou 40, j'engage généralement les aides comme le contremaître, et je leur donne un mandat sur les consignataires de l'autre côté pour être payés. J'expédie aussi une lettre à MM. Swan et Fils par le contremaître, les priant de me dire dans une lettre qu'ils doivent remettre à celui-ci dans quel état il débarque ses animaux, et si cet état n'est pas satisfaisant j'ai soin qu'il ne retourne pas pour moi.

Je n'ai jamais reçu un très grand nombre de plaintes de la part des hommes

quant à la nourriture et à l'accommodement qu'ils ont à bord du vaisseau, mais je crois que pour les aides on pourrait améliorer le tout.

J'ai pesé des animaux dans la cour à bestiaux du Grand-Tronc ici, et je les ai pesés de nouveau à Edimbourg, après qu'ils s'étaient reposés à Glasgow, et j'ai constaté que la diminution dans la pesanteur était de 10 à 20 livres pour chaque animal. Dans certains cas, je crois que les animaux s'améliorent pendant la traversée.

On devrait prêter attention aux traitements que subissent les animaux canadiens après leur arrivée de l'autre côté. Dans le cours de l'été dernier, les consignataires d'animaux canadiens ont porté plusieurs plaintes à ce sujet.

Les aides uniquement devraient être mis sur le rôle d'engagement du vaisseau, et non pas les contremaîtres; de cette façon les contremaîtres pourraient veiller à leurs animaux sans être gênés par le capitaine.

Pour démontrer que les animaux sont plus maltraités lorsqu'ils arrivent en Angleterre qu'ils ne le sont en Canada, je vais lire les lettres qui suivent:—

"EDIMBOURG, 25 septembre 1890.

"Au professeur McCall, Glasgow.

CHER MONSIEUR,—Nous désirons attirer votre attention sur la manière scandaleuse avec laquelle sont traités les animaux qui arrivent à Shieldhall. Nous y avons amené un bon nombre de cultivateurs de Ross-shire hier soir, et l'état des cours était de nature à engendrer des maladies. Nos amis ont été surpris de la façon dont les animaux sont traités ici; et, en présence des droits qu'on exige, nous est avis qu'il n'y a rien d'étonnant que les animaux soient expédiés ailleurs. Si vous examinez les animaux après qu'ils ont subi une quarantaine de 12 heures, vous verrez que notre plainte est raisonnable. Il y a un homme à la porte qui se distingue par son incivilité. Lorsque M. Thomas voulut le mettre à la raison, en présence d'un certain nombre de messieurs qui étaient là pour acheter des animaux, sa conduite fut on ne peut plus insultante.

"Auriez-vous l'obligeance de vous intéresser à faire disparaître ce grief?

"Tout à vous,

"JOHN SWAN ET FILS.

"EDIMBOURG, 6 novembre 1890.

'Au professeur McCALL,

"Collège vétérinaire, rue Buccleuch, Glasgow.

"CHER MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'attirer votre attention, sachant bien qu'en le faisant on s'en occupera immédiatement, sur la manière dont les animaux sont traités à Shieldhall du moment où ils débarquent jusqu'à ce que vous les ayiez examinés. On nous dit que cette semaine nos animaux n'ont eu aucun soin et qu'ils sont restés véritablement dans l'ordure alors qu'ils étaient sous le contrôle des autorités. M. Thomas n'a pas eu l'occasion de se rendre à Shieldhall cette semaine, mais il est en position de dire qu'à compter du débarquement du bétail jusqu'à la sortie de la quarantaine les animaux ont été reçus généralement en mauvais état. Nous avons appris de diverses sources que les animaux canadiens souffrent de congestion des poumons, maladie qui dans certains cas peut tourner à la pleuro-pneumonie. Comme vous pouvez bien le comprendre, si les animaux sont sortis d'un compartiment chaud du vaisseau et mis dans un bâtiment à Shieldhall où ils n'ont pas d'autre litière que leur fumier, ils peuvent contracter des indispositions sur la nature desquelles on peut se tromper. Une autre chose dont nous désirons nous plaindre, c'st que le pavé étant plat et saturé du fumier des animaux, ces derniers, du moment qu'ils sont détachés, glissent, tombent et se blessent. La chose doit vous être évidente.

"Le résultat de ceci se résume à faire une recommandation que vous approuverez. Vous avez le pouvoir de dicter aux autorités de la localité ce que nous, consignataires, désirons, c'est-à-dire que nous voulons que le plancher de la cour soit

élevé à la tête des animaux et que tout l'asphalte soit par côtes, afin que les animaux, quand ils sont détachés, ne puissent pas, comme aujourd'hui, glisser et se blesser.

" Ayez l'obligeance de nous écrire à ce sujet.

" Tout à vous,

" JOHN SWAN ET FILS.

M. BOND, au nom du bureau des assureurs maritimes, présente le document suivant :

" A l'honorable commissaire
chargé de faire une enquête sur
le commerce d'animaux, Montréal.

" MON CHER MONSIEUR,—Relativement aux extraits des règlements de l'Association des assureurs de 1887, et relativement aussi au témoignage de M. Watt, qui a déclaré qu'ils n'ont pas établi de distinction dans la conduite de leurs affaires, je dépose, en premier lieu, copie de la police des Lloyds canadiens pour l'exportation du bétail, qui fait voir le nom de ceux qui faisaient partie de cette société, et qui prouve qu'elle se composait principalement des associés de la maison Allan, et j'affirme que cette compagnie faisait partie de l'association dont il est parlé dans le document qui contient les tarifs et les règlements, et que ces représentants avaient voix au chapitre dans tout ce qui se faisait. L'association se composait de cinq représentants assureurs, représentant chacun une compagnie d'assurance ou plus. Chaque assureur fournissait un inspecteur d'animaux, et ces inspecteurs constituaient un bureau. Sur le témoignage des inspecteurs et sur l'expérience des assureurs eux-mêmes étaient basés le tarif et les règlements. Je ferai remarquer que l'association a mis neuf vaisseaux à l'index parce qu'elle les croyait impropres au transport des animaux, et je dirai qu'un grand nombre d'autres se seraient offerts, mais ils savaient qu'ils seraient assurément mis à l'index. Conséquemment, ils n'ont pas été soumis à l'examen de l'association. Je prétends de plus que l'état indique que 27 vaisseaux étaient soumis à quelques restrictions spéciales, et que sept changements d'une classe à une autre ont eu lieu.

" Que les assureurs n'aient pas perdu de vue la question humanitaire est démontré à la page 8 de l'état, ce qui est expliqué plus au long dans d'autres documents soumis par les assureurs et qui donnent tous les détails.

" Vous verrez aux pages 8 et 9 qu'on exige des taux excessivement élevés pour des chargements sur le pont des gaillards. Ces taux ont été intentionnellement mis à ce chiffre élevé afin de leur donner une nature prohibitive. En réponse à la prétention de M. Watt que le taux de $1\frac{3}{8}$ pour les vaisseaux de la classe supérieure était excessif, je ferai remarquer que pour se rendre compte du tarif net pour le risque contre la mortalité, il faudrait mettre environ 20 cents pour les frais d'agence, les honoraires des inspecteurs, et pour les dépenses diverses, et environ 50 cents pour la perte totale, les pertes partielles, et le reste, ce qui laisserait environ $67\frac{1}{2}$ cents pour couvrir la mortalité, ce qui n'est pas assurément une somme excessive pour rémunérer une compagnie d'assurance pour le risque pris, quand bien même la proportion de la mortalité ne dépasserait pas 45 ou 50 cents.

" En réponse à ce qu'a dit M. Watt, que les assureurs n'exigeaient pas un taux assez élevé des vaisseaux de l'extérieur, je me contenterai de dire que chaque vaisseau a été minutieusement examiné sur ses mérites. On a mis beaucoup plus de restrictions sur les vaisseaux allant à la cueillette que sur les vaisseaux de lignes régulières, et après avoir pris connaissance de tous les faits nous avons fixé ce que nous croyions être un tarif équitable.

" Je prétends donc que la preuve démontre que les assureurs ont exercé de la discrétion au meilleur de leur habileté, et qu'elle contredit tout à fait les assertions renversantes de M. Watt.

" Tout à vous,

" ED. BOND."

N°..... $.....

COMPAGNIE DES LLOYD CANADIENS POUR L'EXPORTATION DU BÉTAIL.

JACKSON RAE, *avocat.*

Les membres de l'Association des Lloyds canadiens pour l'exportation du bétail, chacun en proportion de sa part dans cette association, en considération du paiement de la prime convenue, dont par la présente on accuse réception, assurent par la présente pour le compte de têtes de d'une valeur égale, pour piastres, par le steamer de à contre tout risque survenant pendant la dite traversée ; chaque animal étant réputé couvert par une assurance séparée, mais il ne devra pas être fait de réclamation (sauf pour les avaries en général) en vertu de ce contrat, à l'endroit des animaux débarqués vivants.

Les pertes, s'il y en a, seront payables à ou ordre, en la ville de sur la remise de ce contrat et la production de la preuve habituelle et ordinaire et des pièces justificatives.

L'assuré garantit que le risque est libre de toutes pertes ou réclamations résultant de capture, saisie, détention ou destruction, causée par une nation belligérante, ou par un fonctionnaire civil ou militaire ou personne prétendant agir au nom, de par l'autorité ou de la part de telle nation.

L'assuré garantit que les animaux sont expédiés sains et en bon état, que des hommes accompagneront les animaux, et que dans le cas de la mort d'un animal on disposera de la carcasse de façon à sauver le plus possible pour le bénéfice des assureurs.

En foi de quoi le soussigné, en qualité d'agent de chacun des 10 membres, en vertu d'une procuration exécutée devant Edward W. H. Philip, notaire, dont copie est déposée dans mon bureau pour l'examen de l'assuré, a exécuté les présentes en leurs noms respectifs à Montréal, ce jour 188 .

ANDREW ALLAN,	J. M. BROWNING,
H. MONTAGU ALLAN,	JAMES J. RILEY,
HUGH A. ALLAN,	JAMES ELLIOT,
R. A. SMITH,	GEORGE HAGUE,
JOHN S. ALLAN,	M. HEATON,
A. A. ALLAN,	JONATHAN HODGSON,
BRYCE J. ALLAN.	JOHN CASSILS,
WILLIAM RAE,	JOHN HOPE,
F. WOLFERSTAN THOMAS,	JOHN MACFARLANE.
J. H. PLUMBER,	

ASSUREURS ASSOCIÉS DE BESTIAUX DE MONTRÉAL, 1887.

COPIE DE LA CLASSIFICATION DES TAUX ET DES RÈGLEMENTS.

TAUX À COMPTER DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION JUSQU'AU 26 JUILLET.

BESTIAUX.

	Des cultivateurs.	Des distilleries.	Moutons.
Vaisseaux de la classe supérieure.....	$1\frac{3}{8}$ pour 100. ..	$1\frac{3}{4}$ pour 100. ..	3 pour 100.
1ère classe.....	$1\frac{1}{2}$ do ..	2 do ..	3 do
2me classe.....	$1\frac{5}{8}$ do ..	2 do ..	3 do
3me classe.....	2 do ..	Spécial. ..	4 do

Classification.

Classe supérieure.	Première classe.	Seconde classe.	Troisième classe.
Carthagenian,	Buenos Ayrean,	Nestorian,	Grasbrook,
Siberian,	Norwegian,	Lucerne,	Erl King,
Lake Superior,	Circassian,	Waldensian,	Cremon.
Lake Huron,	Hibernian,	Scandinavian,	
Alcides,	Grecian,	Prussian,	
Lake Ontario.	Corean,	Texas,	
	Manitoban,	Canadian,	
	Montréal,	Phœnician,	
	Toronto,	Québec,	
	Dominion,	Mississippi,	
	Ontario,	Lake Nepigon,	
	Concordia,	Golina,	
	Cynthia,	Escalona,	
	Lake Winnipeg.	Barcelona,	
		Avlona,	
		Dracona,	
		Ocean King,	
		Kehrwieder.	

Tout vaisseau dont le nom ne se trouve pas dans la liste qui précède doit faire l'objet d'un taux spécial.

Ces taux pourront n'être appliqués que de semaine en semaine, vu qu'ils sont sujets à modification.

(Ouverture de la navigation.)

Taux.

Le S. "Ocean King".....Taux suspendus.
Le S. "Thanemore".....Remis après le présent voyage pour lui accorder un taux spécial.
Le S. "Bonnington".....Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{3}{4}$ pour 100 ; bestiaux des distilleries, 3 pour 100. Pas de bestiaux de distilleries à l'entrepont.
Le S. "Ashburne".....Bestiaux de cultivateurs, 2 pour 100 ; bestiaux de distilleries, 3 pour 100. Pas de bestiaux de distilleries à l'entrepont.
Le S. "City of Lincoln".....Bestiaux de cultivateurs, $1\frac{3}{4}$ pour 100 ; bestiaux de distilleries, 3 pour 100. Pas de bestiaux de distilleries à l'entrepont.
Le S. "Corona".....Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{1}{4}$ pour 100 ; bestiaux de distilleries, 3 pour 100. Pas de bestiaux de distilleries à l'entrepont.
Le S. "Katie".....Bestiaux de cultivateurs, $1\frac{3}{4}$ pour 100 ; bestiaux de distillleries, 3 pour 100. Pas de bestiaux de distilleries à l'entrepont.

(31 mai 1887.)

Taux.

Le S. "City of Truro".....Bestiaux de cultivateurs sur le pont et à l'entrepont, $2\frac{1}{4}$ pour 100 ; bestiaux de distilleries "sur le pont," 2 pour 100. Il ne sera pas assuré de bestiaux de distilleries à l'entrepont.
Le S. "Canopus".....Taux réduit à $1\frac{3}{4}$ pour 100, en considération du fait qu'il ne fait pas escale à Sydney, C.-B.

(27 mai 1887.)

Taux.

Le S. "Castleford".....Bestiaux de cultivateurs, $1\frac{3}{4}$ pour 100 ; moutons, 4 pour 100.
Le S. "Gratitude"..... do 2 do do 4 do

(23 mai 1887.)

Taux.

Le S. "Titania".....Bestiaux de cultivateurs, $1\frac{3}{4}$ pour 100 ; bestiaux de distilleries, 3 pour 100 ; moutons, 4 pour 100.
Le S. "Castledale".....Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{1}{2}$ pour 100 ; bestiaux de distilleries, $3\frac{1}{2}$ pour 100 ; moutons, $4\frac{1}{2}$ pour 100.
(Soumis à l'approbation de l'inspecteur quant à la ventilation.)
Le S. "Barcelona".....Taux suspendus jusqu'à ce qu'il ait passé à l'examen.
Le S. "Gallina".....Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{1}{2}$ pour 100 ; bestiaux de distilleries, $3\frac{1}{2}$ pour 100 ; moutons, $4\frac{1}{2}$ pour 100. Sur le pont seulement.
* Dans ce cas-ci seulement, fret £3 par tête en proportion de la mortalité.

(6 juin 1887.)

Taux.

Le S. "Thorndale".....Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{1}{4}$ pour 100 ; bestiaux de distilleries, $3\frac{1}{4}$ pour 100.

(8 juin 1887.)

Taux.

Le S. "Grasbrook".....Bestiaux de distilleries, 3 pour 100. Sur le pont seulement.
(11 juin 1887.)

Taux.

Le S. "Straits of Gibraltar".....Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{1}{2}$ pour 100; de distilleries, $3\frac{1}{2}$ pour 100. Sur le pont. Taux pour l'entrepont réservés jusqu'à ce que les recommandations de l'inspecteur aient été exécutées. Il ne sera pas assuré de bestiaux de distillerie à l'entrepont.
Le S. "Mississippi".....L'avant de l'entrepont soumis à l'approbation de l'inspecteur.
Le S. "Dunholme".....Refusé.
Le S. "Comte d'Eu"..... do.

Sur tous les vaisseaux qui partiront le et après le 13 courant, et qui feront escale à Sydney, C.-B., un taux additionnel de $\frac{1}{8}$ pour 100 sera imposé.
(14 juin 1887.)

Taux.

Le S. "Wandraham".....Bestiaux de distilleries, sur le pont seulement, $3\frac{1}{2}$ pour 100. A compter de cette date le *Wandraham* et le *Baumwall* seront refusés.
Le S. "Erl King".....Versé dans la 3e classe.
Le S. "Scotland"..... do
Le S. "Carlton Tower".....*Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{3}{8}$ pour 100; bestiaux de distilleries, $3\frac{3}{8}$ pour 100 (*via* Sydney). Il ne sera pas transporté d'animaux en avant de la passerelle.
Le S. "Washington City".....*Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{1}{2}$ pour 100; bestiaux de distilleries, $3\frac{1}{2}$ pour 100 (*via* Sydney). Pas de bestiaux de distilleries à l'entrepont.

* Les taux qui précèdent comprennent le taux supplémentaire de $\frac{1}{8}$ pour 100 pour le droit de faire escale à Sydney.
(23 juin 1887.)

Taux, etc.

A compter de cette date il ne sera pas assuré de bestiaux de distilleries, sauf sur les steamers des lignes régulières suivantes :—Les lignes Allan, Dominion, Beaver, Donaldson, Temperley (le *Scotland* et le *Erl King* exceptés), Thomson (le *Barcelona* excepté), et pour la ligne Furness, le *Katie* et le *Boston City* uniquement.

Les taux établis le 23 courant ne sont valables que pour les présents voyages seulement.

Le S. "Oxenholme"..... Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{1}{4}$ pour 100; bestiaux de distilleries, $3\frac{1}{4}$ pour 100, à titre de cas spécial. Tous devront être chargés sur deux ponts seulement.
(24 juin 1887.)

Taux modifiés.

A compter du premier juillet et jusqu'à avis contraire les taux pour les bestiaux de distilleries seront comme suit :—

Par les vaisseaux de classe supérieure..... .....$2\frac{1}{2}$ pour 100.
" " de 1re et de 2ème classes.....$2\frac{1}{2}$ do
(29 juin 1887.)

Taux, etc.

Le S. "Thanemore".....Bestiaux de cultivateurs $1\frac{3}{4}$ pour 100; bestiaux de distilleries, $2\frac{1}{2}$ pour 100; moutons, 5 pour 100.
Le S. "Cotherston" et le "Bomby". Refusés.

Moutons.—A compter de cette date les taux seront comme suit : pour les steamers de la classe inférieure, 4 pour 100; pour les vaisseaux de la 1ère et de la 2ème classes, 5 pour 100. Les vaisseaux autres que ceux de la classe supérieure et de la 1ère et 2ème et 3ème classes, et conformément à la liste et ses modifications, seront refusés jusqu'à avis contraire. Dans des circonstances exceptionnelles des vaisseaux pourront être admis, mais ils devront dans chaque cas être soumis au comité.
(5 juillet 1887.)

Taux.

Le S. "Thorndale".....Bestiaux de cultivateurs $2\frac{1}{2}$ pour 100; moutons 5 pour 100.
Le S. "Lismore".....Refusés.
(15 juillet 1887.)

Taux, etc.

Le S. "City of Lincoln".....Bestiaux, $2\frac{1}{2}$ pour 100; moutons, 5 pour 100.
Le S. "Conopus"..... do $2\frac{1}{4}$ do do 5 do
Le S. "Katie"..... do 2 do do 5 do

Dans le cas ou un expéditeur exigerait plus de $7.50 par tête pour des moutons, la chose ne pourra être accordée que par l'entremise du secrétaire.

A compter d'aujourd'hui jusqu'au 30 septembre cette association refusera d'assurer des consignations de bestiaux américains.
(19 juillet 1887.)

Taux à compter du 1er septembre jusqu'à nouvel ordre.

	Bestiaux de cultivateurs.	Moutons.
Vaisseaux de la classe supérieure..	$1\frac{1}{2}$ pour 100.	4 pour 100.
1ère classe.....	$1\frac{5}{8}$ do	5 do
2ème classe	$1\frac{3}{4}$ do	5 do
3ème classe.....	$2\frac{1}{4}$ do	6 do

Classification.

Classe supérieure.	1ère classe.	2ème classe.	3ème classe
Carthagenian,	Buenos Ayrean,	Nestorian,	*Grasbrook,
Siberian,	Norwegian,	Lucerene,	*Erl King,
Lake Superior,	Circassian,	Waldensian,	*Cremon.
Lake Huron,	Hibernian,	Scandinavian,	
Alcides,	Grecian,	Prussian,	
Lake Ontario,	Corean,	Texas,	
	Manitoban,	Canadian,	
	Montréal,	Phœnician,	
	Toronto,	Quebec,	
	Dominion,	Mississippi,	
	Ontario,	Lake Nepigon,	
	Concordia,	Colina,	
	Cynthia.	Escalona,	
	Lake Winnipeg,	Barcelona,	
	Pomeranian,	Avlona,	
	Assyrian.	Draconia,	
		*Ocean King,	
		Kehrwieder,	
		Glamis Castle.	

*Le et à compter du 10 septembre 1887, les chargements sur le pont des gaillards pourront n'être pas assurés (*).

Tout vaisseau non compris dans la liste ci-dessus devra faire l'objet d'un taux spécial. Ces taux pourront n'être appliqués que de semaine en semaine, vu qu'ils sont sujets à modification.

Evaluation.

Le bétail ne devra pas être assuré pour au delà de 80 pour 100 de sa valeur.

Les moutons sont restreints à $7.50, mais dans le cas d'une valeur extraordinaire on pourra obtenir la permission du secrétaire ou obtenir une assurance additionnelle.

(26 juillet 1887.)

Taux.

Le S. "Navarro"..... Bestiaux, $2\frac{1}{2}$ pour 100; moutons, 5 pour 100.
Le S. "Cremon"..... do 2 do do 5 do
(26 juillet 1887.)

Taux.

Le S. "Bonnington"..... Refusés.
Le S. "Straits of Gibraltar"..... Bestiaux de cultivateurs, $2\frac{1}{2}$ pour 100; moutons, 5 pour 100.
Le S. "Oxenholme"..... do $2\frac{1}{2}$ do do 5 do
(10 août 1887.)

Taux.

Le S. "Thanemore"..... Bestiaux de cultivateurs, $1\frac{3}{4}$ pour 100; moutons, 5 pour 100.
(12 août 1887.)
Le S. "Glamis Castle"..... Bestiaux, $1\frac{3}{4}$ pour 100; moutons, 5 pour 100.
(17 août 1887.)

Taux.

Le S. "Lake Ontario" est maintenant biffé de la liste spéciale et sera à l'avenir versé dans la première classe.

A compter du premier septembre les taux seront avancés comme suit :—

	Bestiaux.	Moutons.
Classe supérieure.....	$1\frac{1}{2}$ pour 100.	4 pour 100.
1ère classe.....	$1\frac{5}{8}$ do	5 do
2ème classe.....	$1\frac{3}{4}$ do	5 do
3ème classe.....	$2\frac{1}{4}$ do	6 do

Le et après le 10 septembre les chargements de ponts pourront n'être pas assurés sur les vaisseaux suivants :—*King*, *Erl King*, *Scotland*, *Grasbrook* et *Cremon*.

(23 août 1887.)

Taux pour la semaine expirant le 18 septembre.

	Bestiaux.	Moutons.
Classe supérieure	$1\frac{3}{4}$ pour 100.	4 pour 100.
1ère classe	$1\frac{7}{8}$ do	5 do
2ème classe	2 do	6 do
3ème classe	$2\frac{1}{2}$ do	Refusés
"Thorndale"	$2\frac{1}{2}$ do	7 pour cent.

Aucun mouton mis dans le voisinage (sur ou au-dessous) de la cheminée, ne sera assuré.

(6 août 1887.)

Taux.

Le S. "Canopus"..... Départ le ou avant le 25 courant.

Bestiaux.	Moutons.
3 pour 100 sur le pont.	6 pour 100.
4 do à l'entrepont.	

(8 septembre 1887.)

Taux pour la semaine expirant le 25 septembre.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	A l'entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
Classe supérieure	2 pour 100.	$2\frac{1}{2}$ pour 100	$2\frac{1}{2}$ pour 100.	5 pour 100.
1ère classe	$2\frac{1}{4}$ do	3 do	3 do	6 do
2ème classe	$2\frac{1}{2}$ do	$3\frac{1}{2}$ do	Pas de c. de pont	Refusés.
3ème classe	Refusés à moins d'avoir un taux spécial.			

Le S. "Nestorian"..... A l'entrepont, $2\frac{1}{2}$ pour 100 ; sur le pont, $3\frac{1}{2}$ pour 100, chargement limité sur le pont ; moutons, 6 pour 100.

Le S. "Scotland"..... Refusé pour le reste de la saison.

Le S. "Thanemore"..... S'il part dans la semaine expirant le 18 septembre ; bestiaux, $2\frac{1}{2}$ pour 100sur et au-dessous du pont ; moutons, 6 pour 100.

S'il part dans la semaine expirant le 25 septembre : Bestiaux, $2\frac{1}{4}$ pour 100 à l'entrepont ; 3 pour 100 sur et au-dessous de l'entrepont ; moutons, 6 pour 100.

(13 septembre 1887.)

Taux pour la semaine expirant le 2 octobre.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	A l'entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
Classe supérieure	$2\frac{1}{2}$ pour 100.	3 pour 100.	$3\frac{1}{2}$ pour 100.	5 pour 100.
1ère classe	$2\frac{3}{4}$ do	$3\frac{1}{4}$ do	$3\frac{3}{4}$ do	6

Le S. "Katie"..... $2\frac{1}{2}$ pour 100 à l'entrep. Pas de chargement sur le pont.

Le S. "Canopus..... 3 do do do Moutons sur la pass. 6 p. 100

Le S. "Pomeranian"..... Versé dans la 1ère classe.

Le S. "Glamis Castle"..... do 2ème do

(20 septembre 1887.)

A une assemblée spéciale il fut convenu d'asurer les chargements de pont suivants : Sur l'*Ocean King*, 50 places, un seul rang de stalles pour les moutons seulement, à être placé à l'endroit indiqué par MM. Bowden et Lestie. Taux : 6 pour 100.

Le *Katie*. Les consignations devront être strictement restreintes aux chargements de pont et d'entrepont, sujet à l'inspection de MM. Tenney et Coughlin. Taux : bestiaux, $2\frac{1}{2}$ pour 100, à l'entrepont ; $3\frac{1}{2}$ pour 100 sur le pont ; moutons, 6 pour 100.

(22 septembre 1887.)

Taux spéciaux

MM. Tenney et Riley sont constitués en comité spécial pour indiquer et limiter l'espace réservé aux chargements de pont des vaisseaux qui suivent :—

Le S. "Cremon"..... Bestiaux sur le pont, 5 pour 100.

Le S. "Canopus". ..... do do

(26 septembre 1887.)

Taux spéciaux.

Relativement au *Glamis Castle*.—A raison d'un malentendu qui a existé concernant le chargement de ce steamer, MM. Bowden et Leslie ont été constitués en comité spécial pour faire rapport. Le rapport étant favorable, voici les taux relatifs à ce vaisseau :—

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	A l'entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
	3 pour 100.	$3\frac{1}{2}$ pour 100.	4 pour 100.	6 pour 100.

Le S. "Cremon"..... Bestiaux à l'entrepont, 3 pour 100, seulement.

(26 septembre 1887.)

Taux pour la semaine expirant le 9 octobre.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	A l'entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
Classe inférieurs	3 pour 100.	3½ pour 100.	4½ pour 100.	5 pour 100.
1re classe	3½ do	4 do	Refusé.	Refusé.
2e classe	4 do	4½ do	do	do
Le S. "Oxenholme"	4 do	..	8 pour 100.	8 pour 100.

La résolution comportant refus d'assurer des chargements de pont est par le présent rescindée. Les vaisseaux peuvent être maintenant acceptés, soumis aux règlements et à l'approbation des inspecteurs, chaque vaisseau devant, sur son propre mérite, faire l'objet d'un taux spécial, mais le taux *minimum* pour le bétail devant être de 5½ pour 100 pour la 1re classe, et de 8 pour 100 pour la 2e classe.

CHARGEMENTS DE PONTS SPÉCIALEMENT ACCEPTÉS.

	Bestiaux.	Moutons.
"Concordia"	6 pour 100.	6 pour 100.
"Dominion"	6 do	6 do
"Toronto"	6½ do	6½ do
"Avlona"	8 do	8 do

(28 septembre 1887.)

Taux pour la semaine expirant le 16 octobre.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	A l'entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
Classe supérieure	3½ pour 100.	3¾ pour 100.	5 pour 100.	5 pour 100.
1re classe	3¾ do	4½ do	Refusé.	Refusé.
2e classe	4½ do	5¼ do	do	do

CHARGEMENTS DE PONTS.

	Bestiaux.	Moutons.
"Montréal"	6¾ pour 100.	6¾ pour 100.
"Buenos Ayrean"	5½ do	5½ do
"Colina"	7 do	7 do
"Corean"	6 do	6 do

Le *Lake Ontario* est par le présent versé dans la classe supérieure.

(4 octobre 1887.)

Taux spécial.

L'*Oxenholme* qui part dans la semaine expirant le 16 octobre.—Bétail : entrepont, 5 pour 100 ; sur le pont, 10 pour 100 ; moutons, 10 pour 100.

(7 octobre 1887.)

Taux pour la semaine expirant le 23 octobre.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	A l'entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
Classe supérieure	3½ pour 100.	4 pour 100.	5¼ pour 100.	5½ pour 100.
1re classe	4 do	4¾ do		
2e classe	4¾ do	5½ do		

CHARGEMENTS DE PONT.

	Bestiaux.	Moutons.
"Ontario"	7 pour 100.	7 pour 100.
"Assyrian"	6½ do	6½ do

L'*Assyrian* est versé dans la première classe.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	A l'entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
Le S. "Thanemore"	4¾ pour 100.	5½ pour 100.	8 pour 100.	8 pour 100.
Le S. "Grasbrook"	Refusé.			

Taux pour la semaine expirant le 30 octobre.

	BESTIAUX.		MOUTONS.
	A l'entrepont.	Sous couv. de fer.	
Classe supérieure	Pas de départ.		
1re classe	4¼ pour 100.	5 pour 100.	
2e classe	5 do	5¾ do	
Le S. "Thorndale"	4½ do	5½ do	
Le S. "Erl King"	6 do		

CHARGEMENTS DE PONT.

	Bestiaux.	Moutons.
"Lake Winnipeg"	8 pour 100.	8 pour 100.
"Grecian"	8 do	8 do
"Dracona"	10 do	10 do
"Escalona"	10 do	10 do
"Thorndale"	9 do	9 do
"Erl King"	15 do	15 do

L'espace sur le pont devra être limité et approuvé par les inspecteurs.

On attire de nouveau l'attention des inspecteurs sur la circulaire du 11 octobre, relativement à l'évaluation.

(18 octobre 1887.)

"CIRCULAIRE RELATIVE AU "KEHRWIEDER."

"Comme il est venu à la connaissance des membres de cette association que des animaux ont été inutilement jetés par-dessus bord vivants du *Kehrwieder* :—Il a été décidé de s'assurer des noms des contremaîtres auxquels était confié le soin des divers animaux qui ont été ainsi jetés à la mer dans le cours de la dernière traversée de ce vaisseau parti de ce port, afin de refuser d'assurer à l'avenir toute consignation sous leur charge ; et que leurs noms soient communiqués aux intéressés. Et il est unanimement décidé par les membres de cette association qu'à l'avenir les animaux confiés aux soins des dits contremaîtres ne seront assurés par aucun membre de cette association. Et de plus que les membres de cette association ne considèrent pas que les officiers du vaisseau sont exempts de blâme en permettant que des animaux vivants soient jetés à la mer, que conséquemment, nul animal ne soit assuré par un membre de cette association, sur ce vaisseau, jusqu'à ce que cette affaire soit réglée à la satisfaction de cette association.

"E. L. BOND,
"*Secrétaire.*

"20 octobre 1887."

Taux pour la semaine expirant le 6 novembre.

BESTIAUX.

	Entrepont.	Sous couv. de fer.
Classe supérieure	Pas de départ.	
1re classe	4¼ pour 100.	5 pour 100.
2e classe	5 do	5¾ do

CHARGEMENTS DE PONT.

	Bestiaux.	Moutons.
"Ontario"	8 pour 100.	8 pour 100.
"Prussian"	10 do	10 do
"Texas"	15 do	15 do
"Nestorian"	10 do	10 do
"Cynthia"	8 do	8 do
"Escalona"	10 do	10 do

(25 octobre 1887.)

Taux pour la semaine expirant le 13 novembre.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	Entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
Classe supérieure	4 pour 100.	4½ pour 100.	6½ pour 100.	6½ pour 100.
1re classe	4½ do	5¾ do		
2e classe	5¾ do	6 do		
"Thorndale"	5 do	5¾ do		

CHARGEMENTS DE PONT.

	Bestiaux.	Moutons.
"Toronto"	9 pour 100.	9 pour 100.
"Concordia"	9 do	9 do
"Québec"	16 do	16 do
"Mississippi"	16 do	16 do
"Thorndale"	10 do	10 do
"Carthagenian"	Refusé "pont" avant.	

(1er novembre 1887.)

Taux spécial—Semaine expirant le 6 novembre.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	Entrepont.	Sous couv. de fer.	Sur le pont.	
Classe supérieure	4 pour 100.	4½ pour 100.	6½ pour 100.	6½ pour 100.

(2 novembre 1887.)

Taux spécial.

Le *Cremon*, en destination d'Aberdeen, partant avant le 20 novembre. Bétail : entrepont, $5\frac{1}{2}$ pour 100, pas de chargement de pont.

Le *Cremon*. Les taux pour ce vaisseau ne se prolongent que jusqu'au 16 novembre ; s'il part après cette date, un taux spécial devra être exigé.

Le *Kehrwieder*.—Cette association ayant entendu le capitaine et le second du vaisseau, a décidé de prendre des risques sur le bétail transporté par ce navire. Taux : entrepont, conformément à la 2e classe ; chargement de pont, 16 pour 100.

Le *Cynthia*.—Chargement de pont, pour la semaine expirant le 13 novembre, 9 pour cent.

(17 novembre 1887.)

Taux pour la semaine expirant le 20 novembre.

	BESTIAUX.			MOUTONS.
	Entrepont.	Sous conv. de fer.	Sur le pont.	
Classe supérieure	$4\frac{1}{2}$ pour 100.	$4\frac{3}{4}$ pour 100.	$6\frac{3}{4}$ pour 100.	$6\frac{3}{4}$ pour 100.
1re classe	$4\frac{3}{4}$ do	$5\frac{1}{2}$ do		
2e classe	$5\frac{1}{2}$ do	$6\frac{3}{4}$ do		

CHARGEMENTS SUR LE PONT DES GAILLARDS.

	Bestiaux.	Moutons.
"Montréal"	9 pour 100	9 pour 100.
"Concordia"	9 do	9 do
"Buenos Ayrean"	8 do	8 do
"Pomoranian"	8 do	8 do
"Québec"	16 do	16 do
"Mississippi"	16 do	16 do
"Dominion"	9 do	9 do

(8 novembre 1887.)

H.C. Telfer, de la ville de Montréal, directeur de la Compagnie de Cours à Bestiaux de Montréal, dépose comme suit :—

Je suggérerais, en premier lieu, que chaque animal ait un espace de pas moins 2 pieds 6 pouces sur 8 pieds, à part des épontilles et tout autre aménagement fixe du vaisseau. Les planchers devraient être exhaussés d'au moins 4 pouces et devraient avoir de bons toquets. Des auges devraient être posées à bord des vaiseaux pour faire boire les animaux. Il devrait y avoir des allées libres de 2 pieds à la tête des animaux, sans obstacles d'aucune sorte, en tout temps. L'aménagement devrait être complet, le foin, le grain moulu et la cargaison générale devraient être mis à bord, la litière devrait être faite dans les stalles, et les râteliers devraient être remplis de foin détaché, avant que les animaux ne montent à bord du vaisseau. Il devrait y avoir sur le vaisseau un contremaître pour chaque 250 animaux ou pour une partie quelconque de 250. Le contremaître devrait être à bord du vaisseau 12 heures au moins avant l'embarquement des animaux, et le vaisseau devrait pourvoir à la nourriture de ces hommes pondant qu'ils sont à bord.

Q. Les bouviers devraient-ils signer le rôle d'engagement, à votre avis ?—R. Pourvu qu'ils ne soient pas tenus de faire le service de marins, ils le devraient. Le contremaître devrait vivre dans le carré des seconds et devrait avoir le plein contrôle de la nourriture et de l'eau des animaux. Chaque contremaître devrait tenir un permis de l'inspecteur officiel sur la recommandation des propriétaires d'animaux, et l'inspecteur devrait avoir le pouvoir de lui enlever son certificat pour valable raison. Je dirais aussi qu'ils devraient tenir un livre de loch pour ce qui intéresse les animaux. Les ralingues de têtières devraient avoir avoir $\frac{3}{4}$ de pouce de diamètre et 8 pieds de longueur, et on devrait les attacher aux cornes des animaux avant que le vaisseau ne quitte le port.

L'agent du vaisseau devrait distribuer l'espace et en donner un certificat à chaque expéditeur. L'inspecteur devrait donner un certificat lorsque le vaisseau est prêt à recevoir les animaux, et il ne devrait pas être admis de bétail sur les quais sans l'ordre de l'inspecteur. Ceci aurait l'effet d'empêcher d'encombrer et de garder des animaux sur les quais, comme on le fait aujourd'hui de crainte que le bétail ne puisse être pris à bord et ne soit laissé pour un autre steamer. Un autre avantage de ce certificat de distribution serait de permettre le chargement convenable du

grain moulu et du foin à la portée des animaux auxquels ils appartiennent. Il devrait y avoir un règlement rigoureux pour la fourniture du grain moulu et du foin. La qualité du grain moulu et du foin devrait être soumise à une inspection sévère, vu que des expéditeurs ont pour habitude de mettre du grain moulu qui coûte $23 la tonne tandis que d'autres en mettent qui ne coûte que $20. Le surplus du foin et du grain moulu débarqués de l'autre côté devrait être vendu par les vaisseaux et le produit partagé. L'inspecteur devrait avoir le pouvoir d'examiner les moyens qu'ont les vaisseaux de fournir l'eau aux animaux, et de mettre en vigueur certains règlements. Je pense que le fret devrait être payé pour les animaux débarqués et ceux qui ne le sont pas, particulièrement dans le cas où il a fallu en jeter à le mer. Cependant, il devrait être permis aux expéditeurs d'augmenter l'assurance des animaux en payant une prime supplémentaire. Les compagnies maritimes ne devraient pas restreindre la valeur assurée des animaux, mais elles devraient permettre au propriétaire d'animaux de valeur de prendre une assurance supplémentaire s'il le désire. Le chargement d'animaux de distillerie ne devrait pas être permis de 8 heures du matin à 7 heures du soir. On ne devrait pas laisser les animaux à bord du vaisseau dans la journée pendant plus de 3 heures avant le départ du navire.

Des cours centrales à bestiaux faciliteraient les affaires, mais elles ne donneraient pas de meilleurs moyens de logement, et elles ne seraient pas plus saines ou plus avantageuses pour les animaux mêmes que les cours que nous avons aujourd'hui. Il n'est pas préjudiciable aux animaux de marcher 3 ou 4 milles, à l'exception des animaux de distillerie ou d'autres bestiaux qui ont été engraissés sur place avec du grain moulu, mais il est préjudiciable au bétail de rester sur les quais ou sous l'ardeur du soleil pendant les chaleurs. On ne devrait pas embarquer sur un vaisseau des animaux qui arrivent d'un voyage en chemin de fer sans boire ni manger, jusqu'à ce qu'ils se soient reposés pendant 12 heures. Si on peut importer des chevaux dans toutes les saisons de l'année, pourquoi ne pourrait-on pas exporter des bestiaux ? Les chevaux ne sont pas ordinairement assurés contre la mortalité, et les propriétaires en ont plus soin qu'ils n'ont soin des bestiaux. Si c'est l'intention du gouvernement anglais de prohiber l'importation du bétail sur pied, pourquoi ne prohibe-t-il pas l'exportation de chevaux d'Angleterre ? Dans un avenir rapproché, l'exportation de chevaux du Canada en Angleterre va devenir un commerce important pour le pays si elle n'est pas prohibée. On ne peut faire des règlements trop sévères pour l'exportation du bétail vivant. Exiger de meilleurs moyens de logement ne serait pas agir de rigueur envers les compagnies de transport, car elles ont droit de se faire payer pour cela. Je n'ai jamais entendu dire que des compagnies maritines avaient donné plus d'espace pour les bestiaux à bord d'un vaisseau qu'elles n'en avaient, mais il arrive souvent qu'en courtier ou un intermédiaire prenne de l'espace et qu'il en sous-loue plus qu'il n'en a. C'est ce qui fait que les animaux sont entassés sur les quais et ce qui explique le mal qui s'en suit pour le bétail.

Ceci termine la déposition du témoin..

JOSEPH GOULD, exportateur d'animaux, de la ville de Montréal, dépose comme suit :—

En réponse à M. Rielle, avocat, représentant la *Dominion Live Stock Association*, en l'absence de M. Greenshields :

Je m'occupe depuis plusieurs années du commerce d'exportation d'animaux du Canada aux Etats-Unis, et j'ai beaucoup d'expérience dans ce commerce. Pour le bétail gras l'espace ne devrait pas être de moins de 2 pieds 8 pouces en Canada. Aux Etats-Unis l'espace est de 2 pieds 6 pouces, mais je crois que 2 pieds 8 pouces est bien mieux. Depuis quelque temps on a employé des inspecteurs vétérinaires dans tous les ports américains, et ils ont mis une étiquette sur tous les animaux exportés, afin d'indiquer l'endroit d'où ils viennent si on constatait des cas de pleuro-pneumonie parmi eux. Ils prennent ces précautions en rapport avec les efforts qu'ils font pour obtenir que leurs animaux entrent vivants en Angleterre.

A. M. SMITH.—Je n'ai pas le moindre doute que quiconque connaît quelque chose du commerce d'animaux préférerait avoir un espace de 2 pieds 8 pouces pour chaque tête. Je crois que ce serait une chose magnifique si tous les vaisseaux qui transportent des animaux étaient obligés d'avoir des éventails mécaniques. A mon avis, si les Américains obtenaient le privilège d'expédier leurs animaux vivants dans l'intérieur de l'Angleterre, cela mettrait presque fin à notre commerce canadien, parce qu'ils peuvent élever leurs animaux à meilleur marché que nous. A mon avis, ce serait une bonne idée d'avoir la lumière électrique à bord des vaisseaux à bestiaux si la chose pouvait se faire sans trop de frais. J'ai vu l'*Ottoman*, de la ligne Warren, et il a un magnifique aménagement fixe sur le pont des gaillards, avec toutes les améliorations qu'on pourrait suggérer pour le transport sûr des animaux. Je pourrais dire qu'il en dépend beaucoup de l'expérience du capitaine dans le commerce de transport d'animaux, et je crois que le fait que les vaisseaux de lignes régulières transportent de beaucoup mieux les animaux que les autres navires est dû à l'expérience des capitaines. Il y a de graves objections à ce qu'il y ait trop de fourrage placé sur le dessus des stalles. Je recommanderais que les stalles du pont des gaillards soient faites au moyen de cornières de fer et de planches de 2 pouces, car plus les stalles sont solides mieux sont les animaux.

A.M. RIELLE—Je pense que le système qu'ils ont aux Etats-Unis de faire passer directement les animaux de wagons de chemins de fer sur les steamers est le meilleur qu'on puisse avoir; mais je crois que jusqu'à ce que nous arrivions à cet état de perfection ici on devrait faire un règlement décrétant qu'il ne devra pas être mis d'animaux à bord d'un vaisseau avant que la cargaison de main-morte ait été complétée. Il y a beaucoup de difficultés à obtenir que le chargement des animaux se fasse au moyen d'allèges dans le port de Montréal; mais, dans tous les cas, je préfère de beaucoup que le chargement se fasse par chemin de fer, car ils prennent beaucoup de mal à bord de ces allèges. Relativement à la remarque que j'ai faite lorsque j'ai dit qu'il en dépend beaucoup de l'expérience du capitaine d'un vaisseau, je puis dire que le *Palestine*, de la ligne Warren, est relativement un vaisseau médiocre, mais son capitaine a de l'expérience dans le commerce d'animaux, et il les transporte très bien. Si vous enleviez le capitaine du *Palestine*, je doute que le vaisseau serait assuré. Les compagnies d'assurance connaissent la valeur d'un capitaine expérimenté.

Q. Pensez-vous que les animaux perdent de leur poids pendant une traversée en hiver?—R. Ils perdent de leur poids lorsqu'ils ont une traversée orageuse; mais, règle générale, les animaux débarquent tout aussi bien de l'autre côté que lorsqu'ils sont expédiés d'ici, de fait, lorsqu'ils ont une bonne traversée et qu'ils sont bien traités à bord, ils ont une plus belle apparence de l'autre côté.

Ceci termine la déposition du témoin.

ROBERT J. HOPPER, de la ville de Montréal, exportateur d'animaux, dépose comme suit:

Je fais le commerce d'animaux depuis 14 ans, et j'ai beaucoup d'expérience dans l'exportation du bétail. Je suis dans ce commerce depuis son début, et je n'ai pas encore rencontré un homme qui y ait fait fortune. Je me rappelle avoir expédié une fois des animaux par le steamer *Québec*, de Portland; le vaisseau arriva sain et sauf de l'autre côté, mais les animaux étaient disparus.

Q. Savez-vous ce qui tua les animaux?—R. Ils furent tués parce que le vaisseau essuyait une tempête.

Q. Etaient-ils sur le pont des gaillards?—R. Ils étaient sur le premier pont, et un paquet de mer s'introduisit à l'intérieur et noya les animaux. Je puis dire que le commerce de transport d'animaux sur l'Atlantique s'est considérablement amélioré depuis.

Q. Avez-vous expédié plusieurs animaux cette année?—R. J'ai expédié surtout des vaches laitières dans le cour des dernières années. Il y a une demande pour nos vaches laitières en Angleterre, et je crois que si le commerce de vaches laitières est exploité avec précaution et avec soin, il prendra de très grandes proportions.

Q. Combien de vaches laitières avez-vous expédié en Angleterre ?—R. Une centaine environ. Nous n'en avons pas perdu une seule pendant la traversée, mais les profits n'ont pas été très satisfaisants dans certains cas. Nos animaux ont été expédiés par les vaisseaux Allan, et le transport se fait très bien. Je pense que les moyens de logement pourraient être meilleurs à bord des vaisseaux à bestiaux ; et je puis dire, relativement à des témoignages qui ont été donnés ici, qu'une vache mettra bas tout aussi bien à bord d'un vaisseau qu'à l'étable pourvu qu'on lui donne suffisamment d'espace à bord et que l'homme qui en a soin exerce une surveillance suffisante.

Q. Quel espace suffit pour une vache ?—R. J'ai toujours réclamé en faveur d'un espace de 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds, mais je n'aurais pas d'objection à mettre 5 petits animaux dans un espace de 10 pieds. Pour le bétail de distillerie l'espace devrait être de 2 pieds 8 pouces, et j'appliquerais la même règle aux vaches portant veau. Je pense que ce serait considérablement au préjudice du pays si on mettait fin au commerce d'exportation d'animaux, mais je ne sache pas que ce serait uu grand mal pour quelques-uns de ceux qui s'occupent de ce commerce d'exportation, parce que je ne pense pas qu'ils y aient fait beaucoup d'argent. Ce serait très désastreux pour le pays en général que d'arrêter le commerce d'exportation d'animaux. Il est bien permis aux Américains de se prononcer en faveur du commerce de viande, parce qu'ils en ont un surplus ; mais nous ne pouvons leur faire concurrence dans ce commerce, parce que nous ne pouvons engraisser nos animaux à aussi bon marché qu'ils le font, et nous n'avons pas en Canada les mêmes moyens qu'ils ont aux Etats-Unis pour l'élevage du bétail.

Ceci termine la déposition du témoin.

PATRICK WILKINSON, de la ville de Montréal, contremaître préposé au soin des animaux, dépose comme suit :—

Je suis depuis 9 ans contremaître préposé aux soins des animaux expédiés en Angleterre, et mon expérience est que les animaux sont toujours bien traités par le contremaître et les bouviers auxquels sont confiés les animaux. Je choisis généralement les bouviers moi-même.

Q. Préférez-vous traverser avec des animaux à bord d'un "rôdeur" ou sur un vaisseau de ligne régulière ?—R. Je ferais tout aussi bien la traversée à bord d'un "rôdeur" que sur certains vaisseaux de lignes régulières ; mais pour ce qui est des vaisseaux de M. Reford, je ne veux pas y aller du tout. J'ai traversé dans un de ces vaisseaux de Boston, et nous avons été traités bien différemment de ce que nous le sommes lorsque nous partons des ports canadiens. Ici tout le monde dédaigne les bouviers et personne ne veut s'associer avec eux. J'ai traversé à bord du *Circe*, de Baltimore, l'hiver dernier, et ils m'ont mis dans une chambre voisine des cabinets d'aisance, dont la cloison était brisée, et nous ne pouvions y résister. Il nous a fallu déménager et aller coucher à l'entrepont. J'en fis la remarque au capitaine, et il nous traita mieux le voyage suivant. Le *Warwick* est aussi un mauvais vaisseau pour les bouviers, et ils ne sont pas bien traités à bord de ce navire.

Q. Etes-vous d'avis que les hommes préposés au soin des animaux signent le rôle d'engagement du vaisseau ?—R. Je pense que les bouviers devraient signer le rôle d'engagement, mais le contremaître devrait avoir autant d'autorité sur ses hommes que le capitaine en a sur les matelots. Je crois que si les contremaîtres signaient le rôle d'engagement, cela gênerait le soin des animaux, car toute l'autorité se trouverait entre les mains du capitaine et le contremaître n'aurait rien à dire à bord.

Q. Les vaisseaux de lignes régulières ont-ils de meilleurs moyens de logement pour les bouviers que les vaisseaux allant à la cueillette ?—R. Certains vaisseaux allant à la cueillette sont tout aussi bons que les vaisseaux de lignes régulières, et quelques-uns sont mieux. Nous avons été très mal traités à bord du *Rosarian*, de la ligne Allan, et lorsque nous avons fait des représentations au capitaine il nous a dit que nous aurions dû régler cela au bureau avant de partir. Nous avons tenté de prendre nos repas sur le dessus des stalles en traversant le détroit de Belle-Isle, mais ils nous

ont fait déguerpir et nous ont dit que ce n'était pas un endroit pour les bouviers. Ils nous ont ordonné d'aller manger dans nos cases, et comme il n'y avait pas d'échelle pour descendre il était très difficile d'y transporter les aliments.

Q. Les animaux ont toujours été bien traités à bord ?—R. Oui, monsieur,

Q. Etaient-ils aussi bien traités que les bouviers ?—R. Ils étaient mieux nourris que les bouviers. Les animaux sont très bien à bord, parce que nous leur donnons leur nourriture, mais le distributeur du steamer ne donne pas parfois aux bouviers un surcroît de ration. Je me trouvais à bord du *Mondego* l'année dernière lorsqu'il s'est échoué à Verchères, en aval de Montréal. Nous sommes restés là toute la journée du dimanche, et ils n'avaient rien pour nous permettre de donner de l'eau aux animaux. Ils ont quitté le port sans avoir raccordé le tuyau à l'eau afin de nous en donner. Un représentant du vaisseau y est venu, et je lui ai dit que nous n'avions pas d'eau, et il me répondit de me mêler de mes affaires, qu'il n'avait pas le temps de s'occuper de cela vu qu'il avait à surveiller l'autre cargaison. Nous avons descendu à terre, dans des barges, 500 moutons et 150 bêtes à cornes, mais quelques moutons sautèrent à l'eau et se noyèrent. Une bête à cornes et 135 moutons sont morts à cause de la mauvaise eau qu'on leur donnait. J'ai un échantillon de l'eau chez moi, et elle est tout aussi salée que si on l'eût prise dans l'océan. Quand nous en avons eue elle était chaude. C'étaient des animaux gras lorsqu'ils s'embarquèrent à Montréal, mais ils maigrirent, et nous les débarquâmes à titre d'animaux d'engraissement. Les animaux débarquèrent dans un tel état de l'autre côté qu'un agent expédié par la banque pour les surveiller refusa de les prendre. J'attribue cela au manque de ventilation et à l'absence de bonne eau. Lorsque le vaisseau s'échoua dans le fleuve, tous les bouviers à bord le quittèrent, parce qu'ils ne pouvaient avoir un lieu confortable pour se coucher et une bonne nourriture, et il nous fallut les remplacer lorsque le vaisseau fut renfloué. Les contremaîtres étaient obligés de coucher dans la timonerie à l'arrière, près d'une glacière, et la cloison entre les deux, qui était vermoulue, laissait passer l'eau de la glacière dans la chambre. Un jeune homme du nom de John McDonald prit les fièvres et mourut deux jours après son retour à Montréal. J'attribue sa mort à ces circonstances.

Ceci termine la déposition du témoin.

M. Campbell produit les lettres suivantes au nom de la ligne Beaver:

"43, rue St-Marc,
"MONTRÉAL, 3 janvier 1891.

"H. E. MURRAY, ÉCR,
"Gérant général de la *Canada Steamship Company.*

"MON CHER MONSIEUR,—Je reçois votre lettre d'hier, et en réponse j'ai l'honneur de vous dire que j'ai traversé l'Atlantique dans le *Lake Superior*, steamer de votre ligne, qui a quitté cette ville le 24 juin 1890. Il y avait un grand nombre d'animaux à bord, et je crois qu'ils ont été bien traités. J'ai souvent surveillé les bouviers lorsqu'ils donnaient à manger et à boire aux animaux, et le personnel a, je crois, fait son devoir. Comme le temps a été tout ce qu'on pouvait désirer, les animaux n'ont pas paru souffrir en quoi que ce soit pendant la traversée, et tous ont été débarqués en bon état; et j'ai compris que, sauf une exception, tous ont été débarqués en vie et en bonne santé.

"Je suis, monsieur,
"Votre tout dévoué,

"J. COOPER ANTLIFF, M.A., D.D.,
"*Ministre de l'Eglise méthodiste, Douglas.*"

"143, rue Stanley,
"MONTRÉAL, 6 janvier 1891.

"H. E. MURRAY, ÉCR,
"Agent général de la *Canadian Shipping Company.*

"MON CHER MONSIEUR,—Je suis heureux de pouvoir vous dire, relativement au traitement des animaux à bord des steamers de votre compagnie par lesquels je suis traversé, que j'en ai eu une impression très favorable. Je suis fils de cultivateur, et dès le moment où j'ai pu être de quelque utilité à la maison paternelle j'ai dû aider à prendre soin des animaux, et depuis que j'ai quitté la ferme je me suis toujours interessé au bétail et à la manière dont on le traite. Je dois dire que les animaux ont été tout aussi bien traités sur le vaisseau pendant la traversée qu'ils le sont généralement au moins à terre. En conversant avec d'autres personnes qui ont traversé à bord de vos vaisseaux, je constate la même impression favorable relativement à la manière dont les animaux sont traités.

"Avec l'espoir que cette lettre pourra vous être de quelque utilité,
"Je demeure,
"Votre tout dévoué.
"RÉV. M. STEWART OXLEY."

M. Rielle, au nom de la *Dominion Live Stock Association*, produit l'extrait suivant d'un journal relativement à des remarques faites par M. Plimsoll à une assemblée tenue à Toronto:

"DES TÊTES CHAUDES À MONTRÉAL NE CONNAISSENT PAS CE DONT ELLES PARLENT.—C'EST CE QUE DIT M. PLIMSOLL.—MAIS IL EST UN AMI DU CANADA.

"Toronto, 9 janvier.—Ce matin, le maire Clarke et quelques échevins sont allés prendre M. Plimsoll. On l'a conduit en voiture par la ville; on lui a fait voir les chevaux de la Compagnie des Messageries McKendrie et plusieurs autres endroits d'intérêt, y compris l'hôpital et les nouveaux édifices provinciaux et municipaux. Il a fait de grands éloges de Toronto. A trois heures il a assisté à l'assemblée de la *Dominion Live Stock Association*, qui a eu lieu dans la salle du conseil de ville sous la présidence du M. Samuel Price, de Montréal. M. Price, dans son discours, a dit: 'Il est pour moi inutile de dire que toutes les assertions de M. Plimsoll relativement au transport des animaux en mer ont été désapprouvées, mais, je crois, en somme, que nous lui devons une dette de reconnaissance pour les vérités qu'il a dites sur le commerce canadien d'animaux. Dans le cours de l'année dernière le volume des affaires a augmenté de plus de 42 pour 100. Dans le cours des deux dernières années le commerce canadien d'exportation d'animaux a doublé. L'enquête officielle qui a lieu par suite du bill que M. Plimsoll a présenté dans la Chambre des communes en Angleterre dans le but de prohiber le commerce transatlantique d'animaux sur pied à raison de prétendus actes de cruauté, rapportera, je crois, d'excellents fruits. Je pense que nous allons, maintenant, avoir bon nombre d'améliorations que les armateurs nous ont refusées, telle que le meilleur traitement des hommes préposés au soin des animaux; d'un autre côté les animaux ne seront plus à bord avant que la cargaison de main-morte ne soit terminée et les stalles construites; tout le grain moulu et le fourrage destinés aux animaux seront transportés à l'abri; 2 pieds 8 pouces sur 8 pieds seront l'espace réglementaire; des stalles fixes construites en charpente en fer et en planches de 2 pouces seront érigées sur le pont des gaillards des vaisseaux, et on adoptera un meilleur système de ventilation.'

"L'ex-échevin FRANKLAND, qui a été élu président de l'association, a fait les louanges de M. Plimsoll, de même aussi le maire Clarke.

"M. Plimsoll a remercié les citoyens de Toronto et les membres de l'association pour la manière avec laquelle il a été traité. Il dit que des têtes chaudes de Montréal qui ne connaissent pas ce dont elles parlent, l'ont accusé de porter des accusations contre le Canada. Il le nie, et dit que les accusations auxquelles ces hommes ont pris ombrage n'avaient pas trait, comme question de fait, à aucun port canadien.

(Applaudissements.) La violence d'un ou deux montréalais l'a empêché de leur exposer la question sous son véritable jour. Ils disent qu'il est venu en Canada avec l'intention arrêté de détruire uue branche très importante du commerce canadien. Son intention est tout simplement de se renseigner parfaitement sur ce qu'il a entendu dire. On légiférera sur ce sujet dans le cours de l'année, et il est nécessaire de faire une enquête la plus minutieuse possible, afin qu'aucune recommandation injuste, préjudiciable à tout intérêt légitime, ne puisse passer. Il explique que le bill qu'il a présenté exempte, à la seconde clause, les animaux vivants de la prohibition que comporte la première, à la discrétion des ministres de Sa Majesté. L'Angleterre ne fera jamais rien pour léser les intérêts légitimes des ses colonies, et tous les règlements qu'on pourra faire sur ce sujet seront soumis au gouvernement canadien et à deux représentants des intéressés.

" La divergence d'opinion ne peut léser les intérêts légitimes du Canada. Il défend sa conduite et il parle d'une lettre qu'il a reçue d'un monsieur du nom de Thompson, lequel déclare qu'il n'est pas extraordinaire, après qu'un vaisseau a complété sa cargaison, d'embarquer, comme par-dessus le marché, 50 ou 60 autres têtes d'animaux. En terminant il déclare qu'il est un ami du Canada.

" L'association a passé une résolution qui recommande la nomination d'un inspecteur pour faire exécuter les règlements que le gouvernement pourrait faire concernant l'exportation d'animaux sur pied. L'inspecteur devra être parfaitement compétent et indépendant de toute influence locale ou autre.

" M. Plimsoll a été, ce soir, l'hôte du maire et de la corporation au Queen's Hotel. Les discours ont été élogieux d'un bout à l'autre. M. Plimsoll a été vivement applaudi tout le temps. Son discours a été une répétition de ce qu'il avait dit dans l'après-midi aux exportateurs d'animaux sur pied. Il s'est prononcé en faveur du fait que les bouviers et les animaux à bord devraient être mieux traités." La *Gazette* de Montréal, 10 janvier 1891.

Capitaine JAMES J. RIELLY, de la part de la Compagnie de steamers Allan, produit la statistique suivante :—

LIGNE ALLAN.

TABLEAU statistique concernant les animaux sur pied, saison 1890.

Mois.	Animaux expédiés.			Animaux perdus.			Remarques.
	Bét. de ferme.	Bét. de distill.	Moutons.	Bét. de ferme.	Bét. de distill.	Moutons.	
Mai	3,529	172	108	9	.....	1	
Juin	1,999	937	.....	1	6	.....	
Juillet	3,888	414	3,271	6	.....	45	
Août	5,872	.....	5,754	13	.....	80	
Septembre	4,306	.....	1,827	7	.....	16	
Octobre	4,426	.....	1,277	14	.....	17	
Novembre	2,953	.....	989	9	.....	11	
Totaux	26,953	1,523	13,226	59	6	170	

Proportion des pertes :—
Bétail de ferme ..... ·219
" de distillerie ..... ·64
Moutons ..... 1·285
Ces pertes comprennent les animaux débarqués morts.

MAI 1890.

Vaisseaux.	Animaux expédiés.			Animaux perdus.			Remarques.
	Bét. de ferme.	Bét. de distill.	Moutons.	Bét. de ferme.	Bét. de distill.	Moutons.	
Hibernian	617	.....	.....	1	.....	.....	
Grecian	466	.....	.....	2	.....	.....	
Canadian	633	.....	.....	4	.....	.....	
Sarmatian	781	.....	.....	2	.....	.....	
Brazilian	358	172	.....	.....	.....	.....	
Siberian	423	.....	.....	.....	.....	.....	
Nova-Scotian	251	.....	108	.....	.....	1	
Totaux	3,529	172	108	9	.....	1	

Proportion des pertes :—
Bétail de ferme ..... ·255
" de distillerie ..... *Nil.*
Moutons ..... ·926

TABLEAU statistique concernant les animaux sur pied—Ligne Allan.—*Suite.*

JUIN 1890.

Vaisseaux.	Animaux expédiés.			Animaux perdus.			Remarques.
	Bét. de ferme.	Bét. de distill.	Moutons.	Bét. de ferme.	Bét. de distill.	Moutons.	
Pomeranian	261	299	.....	.....	3	.....	
Hibernian	395	52	.....	.....	.....	.....	
Assyrian	300	141	.....	1	.....	.....	
Grecian	264	198	.....	.....	.....	.....	
Canadian	350	119	.....	.....	.....	.....	
Sarmatian	429	128	.....	.....	3	.....	
Totaux	1,999	937	.....	1	6	.....	

Proportion des pertes :—
Bétail de ferme ..... ·05
Bétail de distillerie ..... ·64
Moutons ..... *Nil.*

JUILLET 1890.

Corean	354	48	1,186	4	.....	17	
Rosarian	431	140	.....	.....	.....	.....	
Brazilian	275	143	230	.....	.....	2	
Siberian	689	83	.....	2	.....	.....	
Buenos Ayrean	620	.....	.....	.....	.....	.....	
Assyrian	273	.....	1,855	.....	.....	26	
Pomeranian	577	.....	.....	.....	.....	.....	
Norwegian	649	.....	.....	.....	.....	.....	
Totaux	3,868	414	3,271	6	.....	45	

Proportion des pertes :—
Bétail de ferme ..... ·181
Bétail de distillerie ..... *Nil.*
Moutons ..... 1·375

AOUT 1890.

Grecian	315	.....	1,661	.....	.....	25	
Sarmatian	910	.....	.....	3	.....	.....	
Corean	622	.....	1,208	8	.....	31	
Siberian	849	.....	.....	1	.....	.....	
Brazilian	452	.....	1,140	.....	.....	5	
Buenos Ayrean	911	.....	.....	.....	.....	.....	
Rosarian	555	.....	.....	.....	.....	.....	
Pomeranian	898	.....	254	.....	.....	.....	
Assyrian	360	.....	1,491	1	.....	17	
Totaux	5,872	.....	5,754	13	.....	80	

Proportion des pertes :—
Bétail de ferme ..... ·221
Bétail de distillerie ..... *Nil.*
Moutons ..... 1·39

TABLEAU statistique concernant les animaux sur pied—Ligne Allan—*Fin.*

SEPTEMBRE 1890.

Vaisseaux.	Animaux expédiés.			Animaux perdus.			Remarques.
	Bét. de ferme.	Bét. de distill.	Moutons.	Bét. de ferme.	Bét. de distill.	Moutons.	
Norwegian	645	.....	127	.....	.....	.....	
Corean	517	.....	348	3	.....	2	
Sarmatian	909	.....	.....	3	.....	.....	
Siberian	729	.....	.....	.....	.....	.....	
Grecian	527	.....	751	1	.....	12	
Buenos Ayrean	715	.....	.....	.....	.....	.....	
Brazilian	201	.....	601	.....	.....	2	
Totaux	4,306	.....	1,827	7	.....	16	

Proportion des pertes—
Bétail de ferme ..... ·162
Bétail de distillerie ..... *Nil.*
Moutons ..... ·875

OCTOBRE 1890.

Pomeranian	726	.....	.....	1	.....	.....	
Norwegian	692	.....	.....	.....	.....	.....	
Sarmatian	796	.....	.....	1	.....	.....	
Corean	477	.....	635	3	.....	10	
Siberian	853	.....	.....	.....	.....	.....	
Assyrian	158	.....	642	.....	.....	7	
Buenos Ayrean	686	.....	.....	9	.....	.....	
Totaux	4,426	.....	1,277	14	.....	17	

Proportion des pertes—
Bétail de ferme ..... ·316
Bétail de distillerie ..... *Nil.*
Moutons ..... 1·097

NOVEMBRE 1890.

Pomeranian	629	.....	.....	1	.....	.....	
Grecian	155	.....	328	.....	.....	2	
Norwegian	690	.....	.....	.....	.....	.....	
Corean	313	.....	495	4	.....	9	
Sarmatian	877	.....	.....	3	.....	.....	
Brazilian	289	.....	166	1	.....	.....	
Totaux	2,953	.....	969	9	.....	11	

Proportion des pertes—
Bétail de ferme ..... ·305
Bétail de distillerie ..... *Nil.*
Moutons ..... 1·122

LE LLOYD CANADIEN POUR L'EXPORTATION DU BÉTAIL.

(Signé) JAMES J. RIELLY, *procureur.*

MONTRÉAL, 8 janvier, 1891.

LIGNE THOMSON.

TABLEAU statistique concernant les animaux sur pied transportés par la ligne Thomson du Canada aux ports de l'Angleterre, saison 1890.

Steamers.	Nombre d'animaux expédiés.	Nomb. d'animaux perdus ou morts pendant la traversée.
	Têtes.	Têtes.
Avlona	1,785	4
Barcelona	934	5
Dracona	1,368	1
Escalona	1,411	35
Fremona	2,659	3
Gerona	3,848	3
Total	12,005	51

Equivalent à une proportion de mortalité de 42, ou moins de ½ pour 100 du nombre total embarqué.

	Bestiaux expédiés. Têtes.	Pertes (de toutes causes). Têtes.		Pour cent.
Saison de 1889	8,812	21	=	·23
Neuf années, de 1882 à 1890 incl.	61,263	413	=	·67

Les représentants des compagnies maritimes produisent l'article de fond suivant publié par la *Gazette* de Montréal :

"LE COMMERCE D'ANIMAUX.

"L'opportunité qu'offrait la présence de M. Pimsoll en Canada de lui donner une connaissance parfaite de la manière et des conditions dans lesquelles le commerce d'exportation d'animaux se fait a été sagement mise à profit. Juste au moment où il se fait des efforts en Angleterre pour mettre fin aux privilèges que les expéditeurs canadiens ont d'envoyer leurs animaux sur pied dans l'intérieur, il est important que toutes les idées erronées relativement à la santé des animaux canadiens et à la manière dont se fait le transport sur l'océan, disparaissent. Le cas du *Linda*, sur lequel se sont appuyés les adversaires du commerce de l'autre côté, est exceptionnel. Dans le cours d'une entrevue on rapporte que M. Pimsoll a décrit le mode de transport des animaux de la plupart des steamers, faisant remarquer qu'on les chargeait à trois ou quatre rangs superposés; et après avoir parlé du désastre qui est arrivé au *Linda*, il a dit qu'il était d'avis que la moitié du temps les parties intéressées songeaient plus à leur assurance qu'à la sûreté ou au confort des animaux. Le Canada a de grands privilèges comparés aux Etats-Unis, et le pays devrait prendre soin que le commerce ne soit pas mis en danger par la cupidité de certains hommes, qui entassent un si grand nombre d'animaux sur les vaisseaux que rien moins que la mort ou la destruction ne peut s'en suivre. Nous avons suffisamment foi en l'intelligence et le sens de justice de M. Plimsoll pour croire qu'avant qu'il ne retourne en Angleterre il sera convaincu que des empêchements d'une nature radicale imposés au commerce d'exportation d'animaux ne sont pas tout à fait justifiables. Il est naturellement très opportun, et certes c'est à cette condition unique qu'on continuera à jouir de l'exemption des restrictions imposées aux animaux, qu'on exerce des soins convenables dans le transport des animaux, et nous avons la preuve concluante qu'avec

ces soins la perte de vies est presque nulle. Voici, par exemple, un état du nombre d'animaux expédiés de Montréal par la Compagnie Allan dans le cours des cinq dernières années, lequel état indique aussi le nombre d'animaux perdus pendant la traversée.

Année.	Bétail transporté.	Bétail perdu.	Pour cent.
1886	19,747	34	0·16
1887	17,351	48	0·27
1888	19,532	24	0·12
1889	25,227	270	1·08
1890	28,477	65	0·22

"A l'exception de 1889, la proportion des pertes n'a pas dépassé ¼ de 1 pour 100, et dans le cours de la saison en question les pertes anormales ont eu lieu au commencement de juillet, alors que la chaleur a été excessive et qu'un nombre considérable d'animaux de distillerie sont morts entre montréal et Québec. Depuis lors, toutefois, des éventails brevetés ont été posés à bord des steamers pour maintenir la circulation d'air pur, et les résultats ont été on ne peut plus satisfaisants. Le fait seul que sur une consignation totale de 85,107 animaux par la ligne Allan, les pertes totales n'ont été que de 170 bestiaux, est une preuve assurément suffisante que le commerce peut se faire sans qu'il y ait une mortalité plus considérable sur mer que sur terre.

"La question de savoir si le commerce peut se faire avec plus de profit en expédiant de la viande au lieu d'animaux sur pied est une question purement d'affaires, qui devra être réglée par les intéressés. Le commerce grandissant de ce qu'on appelle les animaux d'engraissement serait assurément détruit par la substitution que suggère M. Plimsoll. Le commerce d'animaux sur pied peut se faire sans aucun danger pour tous les intérêts en jeu, pourvu qu'on exerce de la prudence et du soin et qu'on prenne des précautions raisonnables contre l'encombrement des vaisseaux, la ventilation, etc."

Ligne Dominion.

M. David Torrance produit la statistique suivante, au nom de la ligne Dominion, pour 1890 :—

	Têtes.
Bétail transporté	16,430
" perdu	170
Moutons transportés	9,741
" perdus	339

M. Campbell, représentant de la ligne Beaver, produit l'état qui suit :—

Ligne Beaver.

Etat extraordirement satisfaisant qui indique la mortalité des animaux sur pied transportés de Montréal, à compter de l'année 1881 jusqu'à l'expiration de la dernière saison, et qui fait voir les pertes de chaque année, et la proportion excessivement minime de 0·35 pour 100 pour les bêtes à cornes, et de 1·81 pour 100 pour les moutons, dans le cours des dernières dix années :—

Année.	Nombre transporté.		Bétail mort.	Moutons morts.	Moyenne des pertes.	
	Bétail.	Moutons.			Bétail.	Moutons.
1881	8,374	13,576	84	262	1·99 pour 100..	1·92 pour 100.
1882	7,525	20,001	15	281	0·19 "	1·40 "
1883	7,739	23,853	26	788	0·33 "	3·28 "
1884	8,467	15,421	19	388	0·22 "	2·51 "
1885	9,374	11,791	25	112	0·26 "	1·00 "
1886	9,197	24,393	19	431	0·20 "	1·75 "
1887	10,864	11,581	47	190	0·43 "	1·64 "
1888	10,976	18,159	14	190	0·13 "	1·05 "
1889	12,021	12,862	44	171	0·37 "	1·33 "
1890	13,629	7,454	57	48	0·41 "	0·63 "
	98,166	159,091	349	2,861		

	Têtes.
Bétail transporté	98,166
" mort pendant la traversée	349
Moutons transportés	159,091
" morts pendant la traversée	2,861

Montréal, 26 décembre 1890.

M. James Allan, au nom des compagnies maritimes, propose que des remerciements soient offerts à M. Smith, sous-ministre de la marine, pour la manière avec laquelle il a conduit l'enquête.

M. Watt, au nom des marchands de Montréal en général, offre ses remerciements au gouvernement pour cette enquête, et à M. Smith, sous-ministre de le marine, pour la manière avec laquelle il a présidé aux délibérations.

M. Rielle, au nom de la *Dominion Live Stock Association* et des exportateurs d'animaux, exprime aussi ses remerciements à M. Smith, sous-ministre de la marine.

M. Smith, sous-ministre de la marine, en remerciant ces messieurs de leurs bons sentiments à son égard, dit qu'il croit que cette enquête rapportera de bons résultats au commerce. Il ajoute que c'est le désir du gouvernement canadien de tout faire pour améliorer le commerce de transport d'animaux entre le Canada et l'Angleterre.

L'enquête à Montréal est alors close.

ENQUÊTE SUR LE COMMERCE D'EXPORTATION D'ANIMAUX

ENTRE

LE CANADA ET L'ANGLETERRE.

QUÉBEC, 12 janvier 1891.

M. William Smith, sous-ministre de la marine, conformément à des instructions du ministre de la marine, ouvre une enquête à Québec, le 12 janvier 1891, pour prendre des témoignages concernant le commerce d'exportation entre le Canada et l'Angleterre.

L'enquête se tient dans la salle des séances des commissaires du havre de Québec. Elle est suivie par les représentants du commerce et de l'agriculture de Québec.

M. Richard Turner, président de la chambre de commerce, interroge les témoins au nom de ce corps.

Voici les dépositions des divers témoins qui ont été entendus dans le cours de l'enquête à Québec.

M. Smith s'étend quelque peu sur le but de l'enquête, et sur la nature des témoignages qui ont été pris à Montréal relativement au commerce d'animaux, et aussi sur la nature du bill relatif aux chargements du ponts des gaillards en hiver, projet de loi qui a été présenté au parlement impérial sur la demande de M. Plimsoll, et qui a pour objet d'abroger la loi présentement en vigueur, laquelle permet de transporter sur le pont une certaine quantité de madriers en hiver.

RICHARD TURNER, marchand, de Québec, et président de la chambre de commerce de Québec, dépose comme suit:—

Avant de donner mon témoignage sur cette affaire, je désire m'excuser auprès des messieurs qui sont ici de parler le premier, mais j'ai attentivement suivie cette enquête à Montréal, et c'est pourquoi je crois qu'on pourrait peut-être me permettre de faire le premier exposé. Le but principal qu'on a eu en demandant au gouvernement de continuer cette enquête à Québec a été d'avoir la faculté de lui faire voir et de démontrer au pays en général les avantages que Québec possède pour l'expédition des animaux (et de fait pour l'expédition de tous autres articles de commerce) sur n'importe quel port du Canada. Je ne fais pas d'exceptions quand je dis que nous avons ici des avantages sur n'importe quel port du Canada. La propriété et les docks qui nous permette d'offrir ces avantages appartiennent au gouvernement du Canada, et ont coûté au pays des sommes très considérables. Nous, citoyens de Québec, croyons qu'on devrait utiliser dans toute leur étendue les facilités que nous avons. Je ferai aussi remarquer que nous sommes 180 milles plus rapprochés de la mer que le port de Montréal, et conséquemment les animaux expédiés à ce port, qui peuvent être affaiblis ou épuisés par le voyage en chemin de fer d'Ontario, ont la liberté de se refaire ici, à raison du bon air frais qu'on y trouve et des autres facilités qui y existent pour le soin du bétail, de manière qu'ils puissent mieux supporter la traversée en Angleterre. Se présente maintenant la question des frais supplémentaires de transport en chemin de fer des animaux pour les amener à Québec. Je puis dire qu'à mon avis les animaux expédiés des régions lointaines de l'ouest auraient très peu à payer sur le principe du transport à longue distance si le prix était calculé en proportion du parcours. Les animaux expédiés d'Ontario, s'ils sont envoyés à Québec au lieu de Montréal, prendraient très peu de temps de plus pour se rendre, et le voyage de Montréal à Québec n'est pas une cause de pertes pour les animaux,

car ils peuvent être immédiatement transférés des wagons du chemin de fer au vaisseau à leur arrivée à Québec. Le trajet en chemin de fer, avec l'air frais qui circule toujours dans les wagons, ne pourrait leur faire du mal. Je dirai que lorsqu'un des vaisseaux est venu, l'année dernière, prendre un chargement d'animaux ici, tous les animaux ont été embarqués en 3 ou 4 heures. Nous avons ici d'immenses pâturages qui peuvent loger des milliers d'animaux, et ces terrains sont très rapprochés du point d'embarquement. Pendant les chaleurs de l'été j'insisterais fortement pour que les animaux de distillerie ou animaux gras soient expédiés du port de Québec, et ma raison pour cela c'est que ces gros animaux se trouvent à avoir de l'air frais du moment qu'ils montent à bord du steamer. Je n'ai pas de doute que la cause de la mortalité parmi les animaux est en grande partie due à leur état d'épuisement lorsqu'ils sont embarqués sur le steamer à Montréal, où ils n'ont pas de moyens convenables pour les expédier. Je pense que ceci cause des pertes considérables pendant le trajet de Montréal à Québec. Ce trajet prend quelquefois de 24 à 36 heures avant que le vaisseau ne quitte Québec. Les animaux sont conséquemment affaiblis, et il s'en suit qu'il en meurt un grand nombre. Dans nombre de cas cette mortalité n'a pas pour cause le mauvais temps en mer, mais bien le manque de facilités à Montréal pour l'expédition convenable du bétail et la chaleur du voyage de Montréal à Québec. Il n'est pas rare pour nous à Québec de voir des animaux flotter dans le fleuve aux environs de notre ville. J'ai visité les steamers pendant qu'ils prenaient leurs chargements à Montréal et à Québec, et je puis parler des grands avantages que nous possédons à Québec pour ce commerce important. J'ai vu fréquemment à Montréal des animaux couchés dans les rues ou sur les quais, la langue sortie, ce qui peut avoir pour cause la chaleur excessive ou le manque d'eau. Dans les quelques consignations parties de Québec l'année dernière, je n'ai vu rien de ce genre. Les animaux étaient frais lorsqu'ils sont embarqués à bord des steamers, et ils ne donnaient pas signe de moindre épuisement. Je puis dire relativement à la grandeur des stalles qui doivent servir aux animaux à bord du steamer, que j'ai vu des animaux couchés dans des espaces de 2 pieds 6 pouces, ce qui serait, à mon avis, suffisant pour la plupart des animaux. Tout de même, si on accordait 2 pieds 8 pouces, cela vaudrait mieux pour les consignations de gros animaux. J'ai constaté que les stalles étaient très faibles et construites en faibles matériaux, et j'approuve ce qu'on a dit généralement à Montréal, qu'on devrait les construire en planches de 2 pouces et qu'elles devraient être d'une nature plus solide. Les stalles du pont des gaillards devraient être recouvertes de manière à empêcher l'embrun de mouiller les animaux. Pour l'information des messieurs ici présents, on me permettra, j'espère, M. le Commissaire, de lire maintenant les recommandations présentées par les assureurs maritimes à Montréal. Comme quelques-unes des clauses que contient ce document n'affectent pas Québec, il est peut-être inutile d'en faire la lecture; mais je pense cependant que nous devrions avoir la connaissance des faits qui intéressent Québec et Montréal.

Copie des recommandations des assureurs.

Il est recommandé que le gouvernement nomme un homme compétent et indépendant, qui a acquis plusieurs années d'expérience dans le transport du bétail sur mer, et qui a acquis un heureux état de service alors qu'il avait la direction de vaisseaux transportant des animaux vivants de ce continent en Angleterre, et qui connaît parfaitement les besoins du commerce, et dont le devoir serait de visiter chaque steamer sur lequel on se propose de transporter des animaux vivants et de déterminer si c'est un vaisseau propre au commerce; et nul vaisseau ne pourra transporter du bétail lorsqu'il n'aura pas été approuvé par le dit inspecteur; ce pourquoi le dit fonctionnaire remettra un certificat déclarant combien de bestiaux et de moutons peuvent être transportés, à son avis, sur chaque pont.

Il ne devra pas approuver de vaisseau pour le bétail à moins qu'il ne soit construit et équipé comme suit:—

1. Les steamers devront avoir une hauteur d'au moins 7 pieds 3 pouces entre les ponts.

2. Ils devront être munis d'éventails mécaniques ou de ventilateurs d'une grandeur suffisante pour introduire l'air frais entre les ponts en quantité suffisante pour tous les animaux qu'on peut mettre sur les dits ponts.

3. Ils devront avoir un nombre suffisant de ventilateurs de sortie.

4. Ils devront avoir un condenseur d'une grosseur suffisante pour fournir l'eau à tous les animaux qu'on leur permet de transporter, que les steamers soient ou non munis de reservoirs d'eau à lest.

5. Ils devront avoir des charpentes à angles de fer, assujéties d'un côté à l'autre au pont supérieur, à trois pieds de distance, et cela sur tous les steamers transportant du bétail sur le pont des gaillards, lesquelles charpentes devront être entourées d'une planche de 2 pouces.

6 Le tonnage inscrit des steamers devra être d'au moins 1,200 tonnes nettes.

7. Les steamers devront avoir au moins 250 forces de chevaux.

8. Ils devront avoir un nombre suffisant de barils d'eau et des boyaux à incendie, placés convenablement.

9. L'espace accordé à chaque animal ne devra pas être moindre que 2 pieds 8 pouces par 8 pieds, étant entendu que cinq animaux d'engraissement peuvent être mis dans l'espace reservé pour quatre animaux gras, et pas plus de dix moutons, —égal à un animal gras—car il est compris que les bestiaux d'engraissement sont des animaux qui ne pèsent pas plus de 1,000 livres.

10. Il ne devra pas être transporté de foin ou de grain moulu sur le pont des gaillards, mais, dans chaque cas ces articles devront être emmagasinés dans l'entrepôt, dans un lieu commode.

11. Il ne sera pas permis de se servir de ralingue de têtière de moins de $\frac{3}{4}$ de pouce de diamètre.

12. Le bétail engraissé aux distilleries et destiné à l'exportation ne pourra se trouver sur les quais de 8 heures du matin à 6 du soir; et l'embarquement de ce bétail devra se faire entre 6 heures du soir à 8 heures du matin.

13. Les animaux vivants ne devront être embarqués sur le steamer jusqu'à ce que le chargement de la cargaison ait été terminé.

14. On devra toujours fournir un nombre suffisant de bouviers capables, et ces hommes devront être tenus de signer le rôle d'engagement et être sous les ordres du capitaine.

15. Tous les steamers qui transportent du bétail devront avoir à bord au moins trois barils d'huile pour s'en servir pendent le gros temps.

16. Nous suggérons que tous les steamers qui transportent des animaux vivants soient éclairés à la lumière électrique.

17. Dans l'érection des stalles on devra ménager des passages, afin de pouvoir livrer accès aux dalots pour les nettoyer.

18. Le bétail devra avoir au moins douze heures de repos après être sorti des wagons de chemin de fer et avant d'être embarqué.

19. Il devrait y avoir une cour générale à bétail, ayant un quai à elle, d'où tous les animaux vivants devront être expédiés.

20. Nul steamer ne pourra obtenir son acquit de la douane tant que l'inspecteur officiel n'aura pas donné son certificat déclarant que le bétail est embarqué et que le steamer est équipé conformément aux stipulations de la loi.

Relativement à la dernière partie du préambule de ces recommandations, ce serait un mal pour nous à Québec si ces dispositions étaient maintenant mises en vigueur, parce que, comme vous le savez, si, à Montréal, ce commerce a pris des proportions énormes, il n'est qu'à son début à Québec. J'espère, cependant, que le commerce ici va aussi se développer considérablement. Chez nous à Québec, il ne s'en trouve pas peut-être qui ait les qualités nécessaires pour remplir cette charge, vu que notre commerce ne s'est pas encore développé, et le gouvernement nommerait probablement un fonctionnaire, de Montréal, disons, à cette position. Je prétends qu'ils serait peut-être difficile pour nous à Québec de trouver une personne qui soit parfaitement au courant de l'expédition des animaux, et je crois que l'inspection devrait être laissée la jurisdiction du gardien de port, en tant qu'il s'agit de Québec. Je ne pense pas

qu'aucun marchand de Québec désire que nous acceptions de Montréal un fonctionnaire pour cette position. Nous sommes très indépendants de Montréal quant à cette affaire, et nous savons que des citoyens d'une ville, identifiés au commerce de cette ville, pourraient ne pas agir avec autant d'indépendance qu'une personne appartenant à la ville dans laquelle il remplit ces fonctions. Relativement à la clause 12 du rapport des assureurs, je m'objecterais aussi à cette recommandation pour ce qui est de Québec, parce que nos facilités ici sont telles que l'embarquement des animaux ne gênerait pas les autres affaires. La position de Montréal est si totalement différente de celle de Québec que cette clause ne s'appliquerait pas ici. A Montréal, l'espace sur les quais le long du fleuve est relativement minime et exigu, tandis que chez nous l'espace est ample et offre toute sorte de facilités.

M. BECKETT.—Ne vous objecteriez-vous pas aussi à la clause relative à la nécessité de mettre des éventails mécaniques à bord des steamers à bestiaux ? Ne pensez-vous pas qu'il seraient inutiles si les animaux étaient expédiés à Québec et s'il ne leur fallait pas faire à la grande chaleur le voyage de Montréal à Québec ?

M. TURNER.—Je n'ai pas examiné cette question parfaitement, mais je croirais que si les animaux étaient expédiés de Québec, la nécessité des éventails diminuerait beaucoup si elle ne disparaissait pas complètement.

M. BECKETT.—Je crois que, de fait, les éventails sont mis à bord des steamers à Montréal, puis enlevés à Québec ou à Rimouski, et renvoyés à Montréal.

M. SMITH.—Dans le cours des témoignages on a dit qu'un des buts des éventails mécaniques était d'empêcher les animaux de suffoquer en mer lorsque les écoutilles sont fermées pendant le gros temps.

M. BECKETT.—Oui ; mais ils enlèvent les éventails à Rimouski ou à Québec et les renvoient à Montréal.

M. SMITH.—Il est aussi consigné au cours des témoignages, que ces éventails étaient mis à bord dans le but de garantir la sûreté des animaux entre Montréal et Québec et Rimouski. Dans certains cas, on n'a pas conservé les éventails pour la traversée, et lorsqu'on ferma les écoutilles pendant la tempête un grand nombre d'animaux ont été suffoqués. Il me semblerait qu'une des principales raisons de la présence d'éventails à bord est de fournir de l'air frais aux animaux pendant que les écoutilles sont fermées.

M. BECKETT—Il a été démontré que les éventails sont plus nécessaires entre Montréal et Québec qu'ils ne le sont en mer.

SMITH.—On en a besoin pendant le trajet de Montréal à Québec dans les grandes chaleurs ; mais ils sont aussi très nécessaires particulièrement lorsque le vaisseau qui transporte des animaux essuie du gros temps en mer et qu'il faut fermer les écoutilles. Nous savons naturellement que des steamers venant de Montréal à Québec ont perdu un grand nombre d'animaux pendant les fortes chaleurs, à cause du manque de ventilation, probablement. Il semble aussi que certains steamers n'ont pas jugé les éventails nécessaires une fois arrivés à Québec, et qu'en conséquence ils les ont laissés à Québec ou à Rimouski.

M. BURSTALL, marchand, de Québec.—Ceci milite très fortement en faveur de Québec.

M. SMITH.—Naturellement, si les animaux étaient expédiés de Québec, il ne serait pas nécessaire d'avoir des stalles de Montréal à Québec.

M. BURSTALL.—Vous nous avez donné, M. le commissaire, beaucoup de renseignements dans votre discours d'ouverture, renseignements pour lesquels nous vous sommes très obligés. Vous ne nous avez rien dit, cependant, de la proportion des pertes d'animaux entre Québec et Montréal. Pourriez-vous nous dire la proportion des pertes d'animaux entre Montréal et Québec, séparée de la proportion des pertes entre Québec et le port de destination de l'autre côté ?

M. SMITH.—Aucun des témoignages que nous avons entendu ne le démontre. Les compagnies maritimes ont tout simplement donné la proportion des pertes pendant la traversée de Montréal en Angleterre directement.

M. BURSTALL.—Nous savons tous qu'il y a des pertes considérables d'animaux sur les quais à Montréal et dans le trajet de Montréal à Québec. Le fait est que si

nous avions la statistique des pertes entre Montréal et Québec cela nous aiderait beaucoup et tendrait à prouver que les animaux doivent être expédiés de Québec.

M. SMITH.—Je suppose qu'ils n'ont pas pris la peine de donner cette statistique ; et peut-être même qu'ils ne l'avaient pas, et qu'ils se sont contentés d'établir la proportion des pertes pour toute la traversée en Angleterre.

M. TURNER.—Je pense que j'ai raison de dire que la chambre de commerce a essayé d'obtenir ces renseignements, mais que nous n'avons pas réussi. Il était évident que ce n'était pas de l'intérêt des amateurs de les donner.

M. TURNER continue ses remarques sur les recommandations que contient le document présenté par le bureau des assureurs. Il dit: Relativement à la recommandation qui comporte que les steamers à bestiaux devraient être munis de la lumière électrique, nous devons nous rappeler que ce n'est que depuis ces dernières années que le magnifique paquebot *Parisian* est éclairé à l'électricité, et il me semble que ce serait mettre les armateurs à des frais inutiles que d'exiger que l'éclairage des vaisseaux à bestiaux se fasse au moyen de l'électricité, alors qu'un grand nombre de paquebots n'ont pas encore la lumière électrique. Ce serait donner plus de confort aux animaux qu'aux passagers.

M. SMITH.—L'argument en faveur de la lumière électrique était que pendant une tempête un homme qui se rend au milieu des animaux une lampe à la main n'avait pas les même moyens d'action qu'un homme qui travaille au milieu des animaux lorsqu'il y a la lumière électrique. On a dit que lorsque les animaux se détachaient il était dangereux d'aller au milieu d'eux, à moins d'avoir la lumière électrique, et que, sous ce rapport, il était même plus nécessaire d'avoir la lumière électrique à bord des vaisseaux à bestiaux qu'à bord des paquebots. J'ai traversé sur le *Parisian* et sur le *Sardinian* l'année dernière, et j'ai constaté que la lumière électrique était d'une très grande commodité et d'un grand confort pour les passagers. Naturellement, si les vaisseaux à bestiaux étaient obligés d'avoir la lumière électrique, cela pourrait exclure du commerce les vaisseaux allant à la cueillette, parce qu'ils ne feraient pas les frais d'installer l'appareil électrique lorsqu'ils viennent ici pour prendre une cargaison d'animaux.

M. TURNER—C'est précisément ce à quoi je m'objecte. Si on passait des règlements de ce genre, on fermerait la porte à une classe de steamers qui sont sous plusieurs rapports égaux à ce qu'on appelle les vaisseaux de lignes régulières. Naturellement, je sais qu'on est à construire des vaisseaux spécialement pour ce commerce de transport d'animaux, et ces vaisseaux sont, sans aucun doute, munis d'un appareil électrique pour l'éclairage, parce qu'ils trouvent profitable d'en faire la caractéristique spéciale de leurs affaires. Dans certains cas, des vaisseaux véritablement excellents peuvent être ou n'être pas munis de la lumière électrique, et ce serait une cause de grandes pertes pour eux si on leur fermait la porte des affaires. Dans tous les cas, il est, à mon avis, inutile que chaque vaisseau à bestiaux ait la lumière électrique.

M. SMITH—Pensez-vous que cela pourrait empêcher de venir ici certains vaisseaux qui sont nécessaires au commerce du port ?

M. TURNER—Oui; je vois que les assureurs suggèrent aussi que les animaux devraient se reposer avant d'embarquer sur les steamers. Ceci peut s'appliquer à Montréal, mais je ne pense pas que cela soit nécessaire à Québec. Les animaux que j'ai vu expédier ici l'été dernier étaient remarquablement dispos lorsqu'ils sont montés sur le vaisseau, et je pense que s'ils arrivaient à Québec en bon état ce serait même un avantage pour eux d'être mis immédiatement à bord, tenant compte du fait qu'ils sont en mer trois ou quatre heures après.

Relativement à la recommandation n° 20, du rapport des assureurs, je considère que cette clause est excellente, et je pense qu'elle ferait beaucoup de bien si elle était mise en vigueur ici. A Québec, il n'y a pas, je crois, de règlement qui oblige une personne à produire un certificat avant d'obtenir un acquit de la douane. A Montréal, il est de règle que tous les vaisseaux qui quittent le port obtiennent un certificat, et ce certificat est présenté à la douane avant qu'un acquit ne soit donné.

Je considère que l'assurance sur les animaux expédiés de Québec devrait être considérablement moindre que sur les animaux expédiés de Montréal. Les exporta-

teurs d'animaux qui ont expédiés du bétail de Québec l'été dernier se sont dits très satisfaits des moyens que nous avions pour l'expédition du bétail, et ils ont déclaré qu'ils avaient lieu de croire que l'année prochaine l'expédition des animaux de Québec augmenterait considérablement.

M. SMITH—Vous savez naturellement que l'expédition du bétail de Montréal est entièrement entre les mains des exportateurs, et rien de ce que le gouvernement pourrait faire ne les obligerait à expédier des animaux de Québec s'ils ne le voulaient pas.

M. TURNER—Certainement.

M. SMITH—Quels moyens proposeriez-vous pour amener l'expédition du bétail à Québec, en admettant même que les facilités ici sont meilleures qu'à Montréal? Comment feriez-vous pour y arriver si les exportateurs ne voulaient pas expédier leurs animaux de Québec? Naturellement, ils examinent leurs propres intérêts, et ils ont dû s'assurer que, pour eux, il est plus économique ou mieux pour d'autres raisons d'expédier de Montréal, autrement ils ne le feraient pas. Quelle mesure recommanderiez-vous pour amener à Québec l'expédition des animaux?

M. TURNER—En premier lieu, je ferais voir que les assureurs maritimes et les compagnies d'assurances ne traitent pas Québec convenablement en exigeant de Québec le même taux d'assurance que de Montréal.

M. SMITH—S'il y avait ici des assureurs pour assurer les animaux à un taux plus bas, je présume que les exportateurs d'animaux seraient très heureux de prendre leur assurance ici.

M. TURNER—Oui; mais vous devez vous rappeler qu'à Montréal les assureurs ne sont pas des domiciliés de la ville de Montréal. Ils demeurent dans toutes les parties du Canada, et un bon nombre des actionnaires résident même en Angleterre. Les actionnaires de ces compagnies résident dans toutes les parties du monde, et s'ils comprenaient bien les moyens qu'offre Québec, et la position que Québec occupe, il n'y a pas de doute qu'on adopterait un taux plus équitable qui favoriserait Québec, endroit où les pertes sur les consignations d'animaux seraient considérablement moindres que sur les consignations faites de Montréal.

M. SMITH—Est-ce que ce ne serait pas là une question que la chambre de commerce de Québec devrait mettre à l'étude? Ne pourrait-elle pas se mettre en communication avec les assureurs à Montréal, et leur démontrer la diminution du risque à expédier de Québec, de manière qu'ils donneraient un taux moindre d'assurance de Québec que de Montréal?

M. TURNER—Certainement.

M. SMITH—Je ne vois pas présentement ce que le gouvernement peut faire, ou comment il pourrait intervenir dans cette affaire.

M. TURNER—Le gouvernement a la propriété des quais et des docks ici, et il appartient au gouvernement de voir à ce que ces moyens soient utilisés.

M. SMITH—Je ne vois pas comment le gouvernement pourrait faire pour forcer les exportateurs à expédier leurs animaux de Québec, ou à obliger les assureurs maritimes d'exiger un taux moindre d'assurance de Québec que de Montréal.

M. TURNER—Non, naturellement; mais, en même temps, si on ne fait pas valoir les moyens que nous avons ici, tant sur place qu'en Angleterre et en Canada, nous resterons, avec une propriété énorme et de beaucoup de valeur sur les bras, sans en tirer le profit qu'on devrait. Je crois conséquemment qu'il est tout à fait du ressort du gouvernement de faire comprendre qu'il possède cette propriété de prix, qu'il a ici des facilités considérables et presque illimitées pour l'expédition des animaux, et que, bien que nous ne veuillions pas enlever à la ville de Montréal le commerce qu'elle a réussi à obtenir et qui a été fondé en grande partie grâce à l'énergie de ses citoyens, et je pense que Montréal et ses habitants méritent des éloges pour cela, si, tout de même, le commerce s'est développé dans de telles proportions que Montréal soit incapable d'y pourvoir, je pense que le gouvernement propriétaire de ces quais magnifiques devrait inclure dans son rapport telle recommandation qui serait de nature à aider au développement de cette branche de commerce du port de Québec. Si vous examinez le commerce d'animaux au point de vue humanitaire, nous devons

admettre que Québec a aussi de grands avantages. Nous sommes plus rapprochés de la mer que Montréal, et les moyens que nous avons pour embarquer les animaux sont bien meilleurs que dans cette dernière ville. La distance qui nous sépare de la mer est plus courte, et Québec peut fournir tout le fourrage dont les animaux ont besoin. Les animaux diminueront moins dans la traversée, ils ne souffriront pas de la chaleur et des inconvénients dont ils souffrent maintenant à Montréal, et ils seront mieux à tous égards. Lorsque ces travaux furent commencés dans le port de Québec, on ne croyait probablement pas que le commerce d'exportation d'animaux se développerait dans de telles proportions. Le commerce déborde sur nous, et nous sommes prêts à le recevoir, tandis que la ville de Montréal n'est pas prête à y pourvoir, même dans les proportions que ce commerce a maintenant. Il n'y a pas de doute, et je le tiens de source certaine, que ce commerce continue à grandir, et qu'il atteindra des proportions énormes à l'avenir. Je me suis servi de tous ces arguments auprès d'un certain nombre d'exportateurs d'animaux qui s'occupent de faire des arrangements pour l'expédition du bétail et pour obtenir l'espace sur les steamers. Je leur ai dit: Ne serait-il pas plus à votre avantage d'amener les animaux par chemin de fer à Québec, où ils auraient de l'air frais et prendraient très peu de mal, et de les expédier à bord des vaisseaux à Québec, où ils se trouveraient à une courte distance de la mer ? Ils répondirent que la chose ne pouvait se faire, vu que le vaisseau exigerait autant de Québec que de Montréal, que l'espace sur les steamers était engagé et payé à Montréal, et que ce seraient des frais additionnels que de les amener par chemin de fer à Québec. J'ai fait valoir tous ces arguments auprès des exportateurs d'animaux.

M. Smith.—Je présume que l'exportateur d'animaux ne fera rien à moins qu'il n'espère que cela conviendra à ses intérêts. Naturellement, tout ce que vous avez dit va apparaître au dossier, mais je ne pense pas que le gouvernement puisse faire quelque chose pour amener le commerce d'animaux au port de Québec. Comme vous le dites, de grandes facilités existent dans le port de Québec, et ces facilités sont offertes par la propriété du gouvernement. Le trajet de Montréal à Québec serait épargné, mais les expéditeurs d'animaux ont le choix des vaisseaux et de l'espace, lequel est tout engagé d'avance. C'est un commerce très compliqué, et il est surprenant de voir qu'un aussi grand nombre de personnes y sont intéressées. A moins que les expéditeurs d'animaux ne voient qu'il serait de leur avantage d'expédier leur bétail du port de Québec, je ne vois pas sous quel rapport le gouvernement puisse faire quelque chose pour les amener à modifier leur plan d'opération.

M. Turner.—J'espère, dans tous les cas, qu'un des résultats de cette enquête sera de démontrer à ceux qui ont des intérêts dans le commerce d'animaux que nous avons ces moyens à Québec, et qu'il serait de toutes façons à leur avantage d'expédier leurs animaux de ce port.

Ceci termine la déposition du témoin.

Thomas Beckett, marchand de bois, de la ville de Québec, dépose comme suit :—

Je suis marchand de bois, et depuis plusieurs années j'exporte du bois de Québec en Angleterre. Je sais que présentement, après le mois d'octobre, les vaisseaux sont admis à prendre trois pieds de bois à titre de cargaison sur le pont des gaillards, et que M. Plimsoll, d'Angleterre, propose de faire abolir ce chargement restreint du pont des gaillards. Tout en ayant le plus grand respect pour le but que se propose M. Plimsoll à un point de vue humanitaire, cependant, nous qui faisons le commerce de bois ne pouvons fermer les yeux sur les faits que des mesures antérieures adoptées grâce à l'initiative de M. Plinsoll relativement aux vaisseaux qui font le transport du bois ont eu l'effet de chasser de ce port presque tous les vaisseaux qui faisaient ce commerce. Je puis dire qu'au moins les neuf dixièmes sont passés du drapeau britannique sous des drapeaux étrangers. Pour ce qui est de la manière de voir de M. Plimsoll, relativement aux chargements mis sur le pont des gaillards, je

ferai remarquer que la statistique pour l'année qui vient de s'écouler, et qui a été probablement la plus extraordinaire qu'on connaisse, en tant qu'il s'agit des grandes tempêtes sur l'Atlantique, démontre que très peu de vaisseaux qui avaient des chargements sur le pont des gaillards se sont perdus en mer.

M. SMITH.—Cette statistique couvre toute la saison de navigation.

M. BECKETT.—Oui, je puis dire que l'impression générale semble être qu'un chargement de trois pieds sur le pont des gaillards augmente la sûreté du vaisseau plutôt qu'autrement.

M. SMITH.—Les témoignages que j'ai recueillis à St-Jean N. B., il y a plusieurs années, viendraient à l'appui de cette prétention.

M. BECKETT.—Oui, je crois que c'est vrai, parce que la mer passe directement par-dessus le pont, et l'eau ne peut s'y loger.

M. SMITH.—Est-il à votre connaissance qu'il y eu pertes de vies à bord des vaisseaux qui transportaient, en automne, le chargement restreint de trois pieds sur le pont des gaillards, pertes qu'on pourrait attribuer au transport d'un chargement sur le pont des gaillards? Est-il à votre connaissance que des accidents soient arrivés aux vaisseaux ou qu'il y ait eu pertes de vies qu'on pourrait attribuer à ce chargement du pont des gaillards?

M. BECKETT.—Je ne connais pas de pertes qu'on pourrait attribuer au chargement du pont des gaillards. J'ai entendu dire que de temps à autre un homme était emporté à la mer, mais ceci aurait pu arriver sur n'importe quel vaisseau, et ce n'était pas à cause du chargement sur le pont des gaillards. Naturellement, le commerce préférerait que le vaisseau ne prît pas de chargement sur le pont des gaillards, parce que les exportateurs se trouvent obligés de payer un surcroît d'assurance, vu que le bois est quelquefois emporté à la mer.

M. SMITH. Est-ce dans le cas de chargements de trois pieds sur le pont des gaillards ?

M. BECKETT.—Oui ; nous perdons parfois une certaine partie de ce chargement, parce que le bois se détache, et il est emporté à la mer.

M. SMITH.—Pensez-vous qu'il serait de l'avantage du commerce, et au bénéfice de la vie et de la propriété, si le bill de M. Plimsoll à l'effet d'abolir les chargements sur le pont des gaillards après le premier octobre, passait ?

M. BECKECT.—Je ne pense pas que cela contribuerait à augmenter la sûreté du vaisseau ou de la vie de ceux qui sont à bord.

M. SMITH.—Quel serait le surcroît de bénéfice pour le vaisseau de transporter un chargement sur son pont des gaillards, au point de vue du fret ?

M. BECKETT.—Cela variait de £150 à £250 sterling, selon naturellement le tonnage du vaisseau.

M. SMITH.—Est-ce que le commerce préférerait voir abolir les chargements sur les ponts des gaillards, ou préférerait-il le laisser tel qu'il est ?

M. BECKETT.—Je pense que le commerce, à un point de vue commercial, préférerait que les vaisseaux ne transportent pas de chargements sur le pont des gaillards.

M. SMITH.—Est-ce que cela s'appliquerait à l'été et à l'hiver ?

M. BECKETT.—Cela ne s'appliquerait pas autant à l'été, parce que nous n'avons pas à payer un supplément d'assurance en été, et qu'en été nous pouvons charger du bois carré.

M. SMITH.—Comme question de fait, les exportateurs de bois de Québec ne sont pas intéressés à empêcher le bill de M. Plimsoll de passer et de devenir loi ?

M. BECKETT.—Non, en autant qu'il s'agit des chargements de bois sur le pont des gaillards. J'exprime tout simplement, mon opinion sur l'effet que cela aura sur la sûreté du vaisseau.

M. SMITH.—N'y a-t.il pas des armateurs à Québec qui y seraient intéressés ?

M. BECKETT.—Je ne le pense pas. Il y a bien peu d'armateurs ici maintenant, ce sont presque tous des vaisseaux étrangers qui viennent ici.

M. SMITH.—Est-ce que les steamers prennent ici des chargements sur le pont des gaillards après le premier octobre ?

M. BECKETT.—Oh, oui; les steamers prennent des chargements de madriers sur le pónt des gaillards tout comme en été.

M. SMITH.—A une épaisseur de trois pieds ?

M. BECKETT.—Oui.

M. SMITH.—Ils ne veulent pas en prendre davantage ?

M. BECKETT.—Ils en prendraient si la loi le leur permettait.

M. SMITH.—Vous pensez qu'il vaut mieux ne pas le leur permettre ?

M. BECKETT.—Oui.

M. SMITH.—Vous approuvez alors la loi qui restreint les chargements sur le pont des gaillards à une épaisseur de pas plus de trois pieds ?

M. BECKETT.—Oui. A un point de vue intéressé, j'abolirais complètement les chargements sur le pont des gaillards après le premier octobre.

M. SMITH.—Vous êtes en faveur de cela ?

M. BECKETT.—Oui.

M. SMITH.—Alors vous êtes d'accord avec M. Plimsoll sur ce point ?

M. BECKETT.—Oui, tout à fait d'accord sur ce point.

M. SMITH.—Mais tant que la loi le permettra, les vaisseaux qui viennent ici à la recherche d'une cargaison prendront tout ce qu'ils pourront avoir, et vous leur en donnerez si vous en avez ?

M. BECKETT.—Notre charte partie exige un chargement sur le pont des gaillards, et nous sommes obligés de le fournir.

M. SMITH.—Vous seriez fort aise de voir la loi abrogée et de ne plus avoir de chargements sur le pont des gaillards après le premier octobre ?

M. BECKETT.—Oui.

M. SMITH.—Les circonstances ici et à Saint-Jean, N.-B., diffèrent. Dans ce dernier port, ils sont propriétaires de leurs propres navires, et ils comptent beaucoup sur la permission de prendre un chargement de trois pieds sur le pont des gaillards. Avant que la loi ne leur permît de prendre un chargement de trois pieds sur le pont et lorsqu'elle décrétait qu'il ne devait pas y avoir de chargement de cette sorte, ces vaisseaux se rendaient à Eastport, Maine, et s'inscrivaient à cet endroit, de sorte qu'ils éludaient aussi la loi. Ceci amena une modification de la loi. Naturellement, il est très important pour un armateur qu'un vaisseau prenne autant de cargaison que possible ; mais l'expéditeur de la cargaison est dans une position différente, car il lui faut payer un supplément d'assurance, et le chargement du pont des gaillards est souvent avarié par l'eau salée.

M. BURSTALL.—Oui ; et les vaisseaux des provinces maritimes sont plus gros que ceux qui viennent dans le port ici ; la plupart des vaisseaux qui viennent ici sont des navires norvégiens de 700 tonneaux.

M. SMITH.—Ils jugèrent que c'était un grand tort à l'égard des provinces maritimes, et ils protestèrent hautement auprès du gouvernement contre le bill de M. Plimsoll, de 1876. Nous avons obtenu qu'il fût stipulé que les vaisseaux pourraient transporter un chargement de pont de pas plus de trois pieds, et depuis nous n'avons pas entendu parler de pertes de vies, et nous n'avons pas eu de plaintes relativement aux chargements de pont ainsi restreints. M. Plimsoll dit que les chargements de pont sont généralement la cause de pertes de vies considérables, et il croit que c'est une erreur de les permettre. Tout de même, la disposition relative aux chargements restreints sur le pont des gaillards fut intercalée dans l'acte de 1876, et maintenant M. Plimsoll cherche à faire abroger cette loi. M. Henry Fry, qui est aussi un humanitaire, déclare qu'à son avis on ne devrait pas permettre de chargement sur le pont des gaillards.

M. BECKETT.—Maintenant, quant au commerce d'animaux, auquel nous sommes plus directement intéressés ici, je puis dire qu'à mon avis, la manière de voir de M. Plimsoll, qui comporte que nous devrions exporter de la viande du Canada au lieu d'exporter des animaux sur pied, serait directement contraire aux intérêts de Québec, et j'ai l'assurance qu'elle détruirait l'exportation de la viande à certains marchés d'Angleterre. Par exemple, l'hiver dernier, j'ai parlé à plusieurs commerçants d'animaux, à Aberdeen, et ils ont dit que leur principal intérêt était d'importer des

animaux sur pied, qu'ils pouvaient faire venir maigres du Canada, les engraisser de leur façon en Ecosse, et les vendre ensuite comme bœuf écossais. Le commerce de viande serait préjudiciable au commerce d'animaux d'engraissement entre le Canada et l'Ecosse et le nord de l'Angleterre. J'ai parlé, en Ecosse, de cette viande et des "réfrigérateurs", et il m'a dit qu'ils ne voulaient pas de réfrigérateurs, mais qu'ils voulaient des animaux qu'ils pouvaient engraisser eux-mêmes. Ils m'ont dit: Si vous nous expédiez de jeunes animaux à grosse charpente (ils ne veulent pas avoir de vieux animaux ou de petits animaux, car ils ne pourraient en rien retirer), si vous nous expédiez de jeunes animaux, nous pouvons les engraisser et en retirer des bénéfices; mais nous n'avons pas besoin de vos animaux gras et nous ne voulons pas avoir votre viande.

M. SMITH.—J'ai été en communication avec le colonel Innes, d'Aberdeen, qui est considérablement intéressé dans le commerce d'exportation d'animaux d'engraissement. C'est un humanitaire, et il tient à ce que les animaux aient tous les soins possibles. Ils s'oppose cependant à ce que M. Plimsoll présente ce bill, parce que si l'importation de cette sorte d'animaux, connus sous le nom d'"animaux d'engraissement," était prohibée, cela serait préjudiciable à un grand nombre de cultivateurs en Ecosse. De fait, un grand nombre de cultivateurs écossais gagnent leur vie à acheter des animaux canadiens d'engraissement et à les engraisser pour le marché anglais.

M. BECKETT.—Assurément que si ce projet de loi de M. Plimsoll était passé, il détruirait en Ecosse une bonne partie de ce commerce d'animaux.

M. SMITH.—Naturellement, chaque nouveau vaisseau qui prend un chargement ici augmente la circulation de l'argent. Ce commerce d'exportation d'animaux a amené vers le Saint-Laurent un grand nombre de nouveaux vaisseaux. Il apporte de l'argent à Québec, dont les pilotes, les marchands et autres profitent; ce commerce est tout à fait d'un grand avantage.

M. BECKETT.—Certainement. D'après l'expérience que j'ai acquise à garder des animaux, et depuis que cette enquête est commencée, j'ai voulu mesurer l'espace donné aux animaux dans mes propres étables, et je constate comme résultat que pour un animal ordinaire de pas plus de 1,000 lbs, 2 pieds 6 pouces sont suffisants. Naturellement, les exportateurs d'animaux peuvent mieux juger cela, et c'est une chose qui se règlera d'elle-même.

M. SMITH.—Si vous laissez cela à la discrétion des exportateurs d'animaux et des agents maritimes, ils feront en sorte, sans doute, de donner le moins d'espace possible. Je crois moi-même qu'un grand nombre des accidents qui sont arrivés aux vaisseaux à bestiaux qui partent des Etats-Unis pourraient être attribués à l'entassement des animaux afin de rendre le haut du vaisseau plus lourd, et partant empêchant aussi les hommes de prendre convenablement soin du bétail.

M. BECKETT.—Je pense qu'on pourrait faire des règlements officiels qui rendraient impossible l'encombrement des vaisseaux à bestiaux. Quant aux stalles érigées sur le pont des gaillards pour les animaux, je crois qu'elles devraient être solides, et plus les stalles sont solides, mieux j'aime cela, vu que je suis dans le commerce de bois. Qu'ils prennent des planches de cinq pieds d'épaisseur s'ils le veulent.

M. TURNER.—N'êtes-vous pas d'avis qu'il serait de l'intérêt du commerce de Québec si on passait une loi en vertu de laquelle chaque vaisseau qui quitte le port serait tenu d'avoir un certificat du gardien de port?

M. BECKETT.—Voulez-vous dire tous les vaisseaux chargés de bois et de toute autre cargaison?

M. TURNER.—Oui; chaque vaisseau.

M. BECKETT.—Je crois que si le gardien de port était tenu de faire cela il lui faudrait un grand nombre d'aides. Il ne pourrait donner de certificat à un vaisseau à moins de l'avoir personnellement inspecté, et je ne pense qu'il y ait de nécessité pour cela.

M. TURNER.—Dans le port de Montréal ils donnent un certificat à chaque vaisseau, bien qu'il n'y ait pas de loi qui l'exige.

M. BECKETT.—La masse de cargaisons qui partent de Montréal est périssable, tandis que le bois n'est pas une cargaison périssable.

M. TURNER.—Ils chargent du bois à Montréal?

M. BECKETT.—Mais ce n'est qu'une partie de la cargaison. Mais la cargaison ne se compose pas entièrement de madriers parfois.

M. SMITH.—Si on remarque qu'un vaisseau est surchargé, ou défectueusement chargé, ou qu'il ait un faux côté, on peut, en vertu de la présente loi, s'adresser au gardien de port, qui examine le vaisseau.

M. TURNER.—L'intérêt du capitaine du vaisseau est de signer des connaissements pour une cargaison aussi considérable que possible. Qui aurait intérêt de faire intervenir le gardien de port? Ce ne serait pas de l'intérêt de l'expéditeur, puisqu'il est assuré, et ce ne serait pas de l'intérêt de l'armatenr, puisqu'il veut transporter une cargaison aussi considérable que possible.

M. BECKETT.—En tant qu'il s'agit des vaisseaux qui font le transport du bois, les marins protestent généralement quand il y a quelque chose de mal. S'ils croient qu'il y a quelque chose qui louche ils peuvent s'en plaindre et refuser de partir, et alors le gardien de port est appelé.

M. TURNER.—Oui; mais on doit se rappeler que les hommes sont quelques fois mis à bord dans un état tel qu'il n'y a guère assez de matelots pour descendre le fleuve. L'été dernier, j'ai remarqué un vaisseau dans le chenal qui semblait être trop chargé du haut, mais la question était: A qui appartenait-il de protester contre le fait qu'un vaisseau prît la mer dans cet état?

M. BECKETT.—C'est le devoir du gardien de port. Vous savez qu'il serais impossible au gardien de port d'aller examiner chaque vaisseau à bois qui charge ici en été. Le port est très grand, et les vaisseaux sont chargés à divers endroits, à des milles de distance, parfois.

M. TURNER.—Cela augmenterait le travail du gardion de port, mais je crois qu'il n'est que juste que ce service d'inspection existe.

M. SMITH.—Le fonctionnaire officiel est tenu de se rendre à bord pour voir à ce que le chargement du pont des gaillards n'ait pas plus de 3 pieds. S'il en a plus il refuse un certificat et le vaisseau ne peut avoir un acquit.

M. BECKETT.—Tout ce qui est nécessaire dans le cas d'un vaisseau à bois est de voir à ce qu'il ne fait pas eau, qu'il ne dépasse pas sa ligne de charge, et qu'en automne son chargement du pont des gaillards ne dépasse pas 3 pieds.

Ceci termine la déposition du témoin.

WILLIAM SIMONS, gardien du port de Québec.

Par M. Smith:

Q. Avez-vous quelque chose à faire avec l'examen des vaisseaux qui quittent le port?—R. Oui, monsieur; j'inspecte les vaisseaux chargés de grain.

Q. S'ils ont du grain à bord vous les examinez?—R. Oui, monsieur; c'est tout.

Q. Prennent-ils du grain ici?—R. Oui; les vaisseaux qui prennent du grain à Montréal et d'autre cargaison ici sont soumis à mon examen. Les vaisseaux qui ne prennent pas de cargaison à Québec passent tout droit; les vaisseaux qui chargent à Montréal, passent tout droit.

Q. S'ils prennent d'autre cargaison ici après avoir chargé à Montréal, ils s'adressent à vous à Québec pour avoir un certificat?—R. Oui, monsieur; même s'ils font du charbon ici, s'ils ont du grain à bord lorsqu'ils quittent Montréal, il leur faut avoir un certificat.

Q. Dans cet examen vous voyez à ce qu'ils ne dépassent pas la marque Plimsoll, et à ce qu'ils soient en état de prendre la mer?—R. Oui, monsieur; c'est là mon devoir. Je suis tenu de voir à ce que la cargaison de grain soit convenablement chargée ici, et à ce que le vaisseau soit en état de prendre la mer.

Q. Est-il à votre connaissance qu'ils ont quelque peu modifié la règle à Montréal, en exigeant que chaque vaisseau qui part de Montréal, avec quelque cargaison que ce soit, obtienne un certificat d'inspection?—R. Oui, monsieur; je pense que tous les vaisseaux chargés à Montréal sont tenus d'avoir un certificat du gardien du port.

Q. Un vaisseau qui vient charger des animaux dans les ports de ce fleuve n'aurait pas à faire beaucoup de frais pour poser des éventails mécaniques ?—R. Non ; il n'aurait pas à faire beaucoup de frais; c'est une bagatelle; ils peuvent facilement déposer à terre les éventails au moyen de leurs treuils lorsqu'ils n'en ont pas besoin.

Q. Mais supposé que le gouvernement ordonne que chaque vaisseau qui transporte des animaux soit muni de la lumière électrique, cela serait une affaire bien plus coûteuse ?—R. Oui ; je croirais que cela serait une affaire très coûteuse. La lumière électrique n'est pas depuis longtemps en vogue sur les paqcebots, et je ne pense pas qu'on pourrait mettre la lumière électrique sur un vaisseau à bestiaux à moins que le navire ne soit spécialement construit pour le transport des animaux.

Q. On a dit qu'il serait d'un grand avantage pour les matelots et les bouviers si les vaisseaux qui transportent des animaux avaient la lumière électrique, parce que, dans le cas d'une tempête en mer, un homme qui va parmi les animaux avec une lanterne se trouve pour ainsi dire paralysé pour son travail, et s'expose au danger, tandis qu'il y aurait moins de danger et il serait plus commode si le vaisseau avait la lumière électrique ?—R. Je crois assurément qu'il est dangereux pour les hommes de marcher sur les vaisseaux une lanterne à la main. Si vous faites une loi qui oblige les vaisseaux à avoir la lumière électrique, cela empêcherait les vaisseaux allant à la cueillette de transporter des animaux, parce qu'ils ne pourraient faire les frais de poser la lumière électrique. Cette loi mettrait tout le commerce entre les mains des compagnies de lignes régulières, vu que les " rôdeurs " n'installeraient pas la lumière électrique pour une cargaison.

Q. Avez-vous vu des animaux placés sur les écoutilles d'un vaisseau, les écoutilles étant recouvertes d'un plancher mobile sur lequel sont construites les stalles ?—R. Oui; j'ai vu des animaux sur les écoutilles.

Q. Pensez-vous que ce soit un bon plan que de mettre des animaux sur les écoutilles d'un vaisseau ?—R. Non, monsieur ; je ne le pense pas. Je suis opposé à ce qu'on mette des animaux sur les écoutilles, parce que cela empêche la ventilation des ponts inférieurs; et dans le cas d'incendie ou d'accident il n'y a pas assez de liberté pour circuler sur le vaisseau.

Q. Il est à votre connaissance que des vaisseaux ont pris des animaux dans le port de Québec ?—R. Je les ai vus charger des animaux à Québec.

Q. Où ont-ils embarqué les animaux ?—R. Soit au quai du Grand-Tronc ou au bassin Louise. Le vaisseau est entré dans le bassin et les trains de chemin de fer furent amenés le long du vaisseau, et on fit passer les animaux des wagons sur le vaisseau directement.

Q. Quel est votre avis sur les moyens que possède le port de Québec pour l'embarquement des animaux sur les vaisseaux ?—R. Les moyens sont excellents. Naturellement, ils n'ont rien de spécial, mais la situation du dock, et le fait que les trains peuvent être amenés le long des vaisseaux rend très facile l'embarquement des animaux. Ces avantages font que les animaux sont très à l'aise, et leur épargnent un grand nombre de mauvais traitements, auxquels ils seraient soumis autrement. Il y a,naturellement, le flux et reflux de la marée avec lesquels il faut compter, mais on pourrait surmonter facilement cette difficulté, et on la surmontera tout à fait avec le temps.

Q. Ces vaisseaux à bestiaux peuvent-ils charger dans le bassin intérieur, à Québec ? —R. Mon avis est qu'ils peuvent le faire, dans tous les cas il n'y a pas de doute qu'ils peuvent charger dans le bassin extérieur.

Q. Pensez-vous que les vaisseaux à bestiaux peuvent charger dans le bassin intérieur comme dans le bassin extérieur ?—R. Oui ; je le crois. A tout événement, il n'y a pas de difficulté quant au bassin extérieur.

Q. Et le chemin de fer longe le bassin ?—R. Oui; le chemin de fer longe les deux bassins.

Q. Avez-vous vu des animaux arriver par chemin de fer et s'embarquer à bord des vaisseaux dans le bassin extérieur ?—R. Oui, monsieur.

Q. La même règle n'existe pas ici ?—R. Non, monsieur ; elle n'existe pas ici.

Q. Vous n'examinez pas, à Québec, d'autres vaisseaux que ceux qui ont du grain à bord ?—R. C'est tout.

Q. Je vois que des vaisseaux venus de Montréal ont pris des animaux ici l'hiver dernier. Si quelques-uns de ces vaisseaux avaient du grain à bord vous les examineriez lorsqu'ils prennent des animaux ici ?—R. Oui, monsieur ; ceux qui avaient du grain à bord je les ai examinés.

Q. Est-ce que quelqu'un des vaisseaux qui ont pris des animaux ici avaient une partie de leur cargaison en grain ?—R. Oui, monsieur ; mais je pense qu'il n'y en a eu qu'un qui a pris des animaux et qui avait du grain à bord.

Q. Les autres vaisseaux n'avaient pas de grain et vous les avez examinés ?—R. Je n'avais d'affaires à m'en enquérir ni à intervenir.

Q. S'ils avaient eu du grain et qu'ils eussent pris des animaux ici vous les auriez examinés ?—R. Oui, monsieur.

Q. Jusqu'à quel point s'étendrait votre inspection en tant qu'il s'agit des animaux ? Inspecteriez-vous les stalles érigées sur le pont des gaillards et verriez-vous à ce que le vaisseau fut en état de prendre la mer ?—R. Si les stalles étaient érigées ici. Je les examinerais, mais les stalles construites à Montréal sont examinées là-bas. Je verrais au tirant d'eau du vaisseau, à ce que son bord fut suffisamment haut, et à ce qu'il fut en état de prendre la mer, s'il prenait des animaux ici. Quant à l'inspection des animaux mêmes, ils sont soumis à l'inspection du vétérinaire officiel qui demeure ici, le Dr Couture. Le médecin vétérinaire examine aussi le vaisseau quant à l'espace occupé par les animaux.

Q. Savez-vous quelle espace il accorde à chaque animal ?—R. Je ne m'en suis jamais mêlé.

Q. Croyez-vous qu'il devrait se faire un examen officiel des vaisseaux qui prennent des animaux ici, je veux dire l'inspection relative aux différentes choses dont on a parlé dans le cours de cette enquête, tel que mettre des éventails mécaniques sur les vaisseaux, empêcher les animaux d'être mis sur les écoutilles, voir à l'espace occupé par chaque animal, et à ce qu'il y ait un nombre suffisant de bouviers pour en prendre soin, voir à ce qu'il y ait des arrangements suffisants à bord de chaque vaisseau pour fournir de l'eau douce, et enfin toutes les autres recommandations faites dans ce sens ; pensez-vous qu'il devrait se faire une inspection officielle de tout cela ?—R. Je pense que s'il y avait un nombre considérable d'animaux exportés d'un port, il devrait y avoir une personne nommée pour soumettre ces choses à une inspection.

Q. Le médecin vétérinaire n'a rien à voir au bon état du vaisseau ou à la solidité des stalles érigées à bord pour les animaux ?—R. Ceci appartient au gardien de port, si le vaisseau est en partie chargé de grain.

Q. S'il n'est pas partiellement chargé de grain, il n'a pas à s'adresser au gardien de port pour obtenir un certificat ?—R. Non, monsieur.

Q. Pensez-vous qu'il devrait exister une loi sous l'empire de laquelle on pourrait faire des règlements et qui décréterait comment se passeraient les choses avant que le vaisseau ne prit la mer, de manière à empêcher, si c'était possible, la mortalité des animaux sur certains vaisseaux ?—R. Oui, je pense qu'il devrait y avoir une inspection, mais quant aux éventails mécaniques, dont on a parlé, je ne pense pas qu'on en ait besoin à bord d'un vaisseau après qu'il a quitté le port de Québec.

Q. Cela peut se faire quant au trajet de Montréal à Québec, mais nous avons la preuve que s'il faut fermer les écoutilles en mer, à cause du mauvais temps, parfois les animaux sont suffoqués à cause du manque d'air ?—R. Naturellement, s'il vous faut fermer les écoutilles en mer, et qu'il meure des animaux de suffocation, il vaudrait mieux avoir des éventails mécaniques, mais la mortalité parmi les animaux arrive par suite de la chaleur entre Québec et Montréal généralement. Je crois que les éventails mécaniques sont en général mis à terre à Québec.

Q. Pensez-vous que l'installation d'éventails mécaniques à bord d'un vaisseau soit coûteuse ?—R. Non, monsieur.

Q. Est-ce que les moyens pour opérer leur embarquement étaient bons ?—R. Oui, les moyens étaient excellents. Il n'y aurait absolument pas de difficultés à les embarquer au moment propice de la marée.

Q. Est-ce que la température est généralement plus fraîche ici qu'à Montréal au milieu de l'été ?—R. Certainement qu'elle est plus fraîche ici et bien meilleure à tous égards pour les animaux. Quelque intense que soit la chaleur, il y a toujours une brise sur les quais de Québec.

Q. Pensez-vous que vous puissiez ici embarquer un grand nombre d'animaux du chemin de fer sur les steamers ?—R. Oui; je pense que nous pouvons en embarquer un nombre très considérable.

Q. Pouvez-vous charger 100,000 animaux pendant la durée de la navigation ?—R. Oui ; nous pouvons ici charger plus que cela avec très peu de peine.

Q. Vous pouvez mettre à bord des steamers et accommoder, à Québec, tous les animaux qu'on peut envoyer ici pour être expédiés ?—R. Oui; nous pouvons charger tout ce qu'on peut envoyer ici pour être expédié, d'ici à plusieurs années, sans difficulté.

Q. Vous n'avez pas de cours à bestiaux ici pour faire reposer les animaux après qu'ils sont sortis des trains de chemins de fer, avant de les embarquer à bord des vaisseaux ?—R. Pas à Québec, mais à la Pointe-Lévis et à la gare du Grand-Tronc. Il est très facile, je crois, de pourvoir au logement des animaux à Québec.

Q. Est-ce qu'ils chargent des animaux sur les vaisseaux en partance à la Pointe-Lévis ?—R. Oui, monsieur; ils le font depuis des années.

Q. L'expédition des animaux dans le passé s'est faite en grande partie à la Pointe-Lévis ?—R. Oui; jusqu'à l'été dernier. Ce n'est que depuis deux ans que le bassin de Québec est terminé. Autrefois les animaux qui étaient expédiés de Québec s'embarquaient au quai du Grand-Tronc, à la Pointe-Lévis. C'est-à-dire, avant que le bassin Louise ne fût terminé. Je crois que l'année dernière a été la première où nous ayions expédié des animaux des bassins.

M. McLaughlan, vice-président de l'Association des journaliers de bord, de Québec, et ex-conseiller municipal de cette ville, interroge le témoin :

Q. Est-il à votre connaissance que des animaux ont été expédiés de Québec et qu'ils n'ont été chargés à bord des vaisseaux ni dans le bassin extérieur ni dans le bassin intérieur ?—R. Le seul autre endroit que je connaisse est le quai du Grand-Tronc, à la Pointe-Lévis. Je sais que des animaux ont été chargés à cet endroit.

Q. Vous rappelez-vous que des animaux ont été expédiés du quai Allan et Rae, à Québec ?—Je ne me le rappelle pas.

Q, Alors ils ont dû partir sans être examinés s'ils ont été embarqués à cet endroit ?—R. Pas nécessairement. Il peut se faire que quelques animaux aient traversé de la Pointe-Lévis et qu'ils aient été mis à bord du steamer. Je visitais le vaisseau dans la suite, et il pouvait se faire que je ne connusse pas d'où venaient les animaux.

Q. Je parle d'un cas où un steamer vint de Montréal et amena ses bouviers de ce port. Les animaux furent conduits au quai d'Allan et mis à bord du steamer à cet endroit ?—R. Ceci n'entrerait pas dans le domaine de mon examen. Lorsque les animaux sont mis à bord, les agents du steamer me téléphonent et je me rends visiter le vaisseau. En parcourant le vaisseau, je ne pourrais dire d'où viennent les animaux, que ce soit de Montréal, de Lévis, ou de tout autre endroit, mais je n'ai pas le moindre doute qu'ils passeraient à l'examen du Dr Couture, inspecteur vétérinaire.

Par M. Smith :

Q. Dans ce cas-là, vous verriez tout simplement à ce que le vaisseau fût propre à prendre la mer ?—R. Oui, monsieur; ce serait là mon devoir. Une fois que les animaux sont embarqués, les agents du vaisseau me font venir, et je vois à ce que le vaisseau soit en état de prendre la mer. Ces animaux pourraient être conduits de la gare au quai que je n'en connaîtrais absolument rien. Je sais que sur le quai du Grand-Tronc, qui est un point terminal du chemin, il y a un endroit pour mettre les animaux, d'où ils embarquent le bétail à bord des vaisseaux. La marée s'y fait sentir comme à tout autre quai de Québec.

Q. Savez-vous s'il est probable qu'il se fasse un commerce considérable d'exportation d'animaux de la partie inférieure de la province de Québec en Angleterre? Savez-vous s'il y aura un surplus d'animaux qu'on pourra exporter de cette partie du Canada en Angleterre?—On élève un nombre considérable d'animaux dans cette partie inférieure de la province, et un grand nombre sont amenés au marché ici et vendus. Je pense cependant qu'ils sont envoyés à Montréal pour être expédiés en Angleterre. Quel serait le nombre exact de ces animaux, je ne pourrais dire.

Q. Pensez-vous que les cultivateurs de la partie inférieure de la province de Québec aient des animaux à vendre pour l'exportation en Angleterre en sus de ce qu'ils vendent pour la consommation locale?—R. Je le croirais. Je pense que les animaux sont amenés à Québec pour être ensuite conduits à Montréal.

Q. Ils ne sont pas exportés d'ici?—R. Non, monsieur.

Q. Vous pensez qu'il y a un surplus d'animaux dans cette partie de la province de Québec qu'on pourrait exporter en Angleterre?—R. Sans aucun doute. Les cultivateurs amènent un grand nombre d'animaux qui sont engraissés pendant l'hiver et vendus.

Q. Pensez-vous qu'il existe à Québec un commerçant qui achèterait des animaux de cette catégorie pour l'exportation?—R. Jusqu'aujourd'hui, il n'a pas été organisé de commerce à Québec pour cet objet.

Q. Et à moins que des commerçants viennent ici pour acheter des animaux et les réunir ensemble pour l'exportation, comme ils le font dans Ontario, je suppose que le commerce ne pourra pas se faire très facilement dans ce port?—R. Naturellement, il n'existe pas de cultivateur qui ait à lui seul un nombre suffisant d'animaux pour lui permettre de les exporter, mais il y a un grand nombre de cultivateurs dans toute la campagne qui ont de petits troupeaux d'animaux. S'ils étaient réunis ensemble, ils pourraient être expédiés.

Q. A moins que les exportateurs d'animaux de Montréal et d'Ontario, ne soient disposés à venir ici et à réunir leurs bestiaux à ce port pour les expédier, vous ne voyez pas comment on puisse en faire un point pour l'exportation du bétail?—R. Je ne vois pas pourquoi ils ne peuvent faire ici ce qu'ils font à Montréal, et s'il y avait ici des hommes de ce commerce pour acheter des cultivateurs, ils pourraient réunir des animaux en quantités suffisantes pour l'exportation et les expédier de Québec. Cependant, il n'y a pas, je crois,en cemoment, de grands commerçants ici pour le faire.

Par M. Turner:

Q. Est-il à votre connaissance qu'à Montréal des vaisseaux ont jusqu'à 20 lots différents d'animaux à bord?—R. C'est bien possible. Mais chaque cultivateur dans les environs de Québec ne pourrait pas expédier les quelques animaux qu'il a à vendre.

Par M. Smith:

Q. L'exportation se fait par ceux qui achètent ce qu'on appelle un "lot" d'animaux des cultivateurs, et ils mettent ce lot à bord du vaisseau, et comme le dit M. Turner, il peut y avoir 20 différents expéditeurs qui ont des animaux à bord de ce vaisseau?—R. Nous avons dans les townships de l'est de la province de Québec des cultivateurs qui ont peut-être 20 à 30 bêtes à cornes à expédier, et je suppose qu'ils pourraient les expédier sans l'intervention d'un intermédiaire.

Q. Mais jusqu'ici les acheteurs d'animaux sont de Montréal, et après les avoir achetés dans les environs ici ils les amènent à Montréal pour les exporter en Angleterre?—R. Oui; je sais que dans certains cas ils amènent les animaux de Québec à Montréal pour les exporter de là en Angleterre.

Q. Et il serait plus court et plus facile de les exporter du port de Québec s'il y avait ici des commerçants d'animaux?—R. Oui; c'est cela.

Q. Serait-il opportun de soumettre à une règle restrictive tous les vaisseaux qui partent d'ici, qu'ils soient chargés de bois ou de toute autre chose, et d'exiger qu'ils aient à obtenir un certificat du gardien de port, de la même manière que la chose existe maintenant à Montréal?—R. Ce serait une sauvegarde. Si c'est une bonne règle pour un endroit, elle devrait l'être pour un autre.

Q. Mais ne serait-ce pas un fardeau pour les expéditeurs qui n'ont pas présentement besoin de certificat? Par exemple, dans le cas d'un vaisseau chargé de bois et qui ne fait pas eau, et qui n'est pas chargé au-dessous de la marque Plimsoll, y aurait-il un avantage à le faire examiner par le gardien de port et l'empêcher d'avoir un acquit avant qu'il ait obtenu un certificat?—R. Vous sauriez alors parfaitement si le vaisseau est convenablement chargé ou non, mais aujourd'hui ils chargent comme ils le veulent.

Q. Est-ce que les agents des vaisseaux qui expédient les cargaisons ne s'objecteraient pas à ce que le gardien de port examine le vaisseau et donne un certificat?—R. Je ne vois pas qu'il y aurait là plus de griefs que dans le cas d'un vaisseau qui transporte une très faible quantité de grain. Il peut se faire que la cargaison d'un vaisseau se compose de grain pour un quart, et que le reste consiste en marchandises d'autres sortes, cependant il lui faut passer à l'examen et se soumettre à la loi. Si son chargement se compose entièrement de bois, il n'y a pas de restriction, et je ne vois pas quelle est la différence.

Q. La différence est que les vaisseaux chargés de grain et dont le chargement est défectueux sont dangereux, et ils mettent en péril les équipages. Je crois que c'est en 1872 que six vaisseaux chargés de grain se sont perdus et que les équipages se sont noyés. Nous avons passé une loi dans le temps qui décrétait que tout vaisseau chargé totalement ou partiellement de grain ne devait pas quitter le port à moins d'avoir passé à l'examen du gardien de port, tant au point de vue de la solidité de sa coque qu'au point de vue de son chargement. La loi pourvoit à ce que les vaisseaux qui transportent du grain soient munis d'un plancher mobile pour empêcher le grain de changer de place. C'est là la différence qu'il y a entre imposer aux exportateurs de bois les frais que les exportateurs de grains sont tenus de faire. Les deux cargaisons sont bien différentes. L'une est une cargaison sûre, et quand bien même le vaisseau fait eau, tant qu'il ne s'ouvre pas il peut transporter le bois de l'autre côté. Pour ce qui est du grain, c'est très différent. Si la coque du vaisseau est défectueuse, ou si le grain remue pendant la tempête (comme il est certain de remuer si le vaisseau n'est pas aménagé en conséquence), le vaisseau tombe sur ses baux, et comme il est incapable de se redresser, il est perdu. C'est la différence qu'il y a entre inspecter un vaisseau chargé de grain et inspecter un vaisseau chargé de bois. Les armateurs de vaisseaux chargés de bois trouveraient probablement à redire des frais nécessités par l'examen de leurs vaisseaux. Naturellement, lorsque le premier octobre arrive, les vaisseaux chargés de bois sont tenus d'obtenir un certificat de la douane déclarant qu'ils n'ont pas plus de trois pieds de madriers ou d'autre bois sur le pont des gaillards, s'ils partent pour l'Angleterre?—R. Il n'y a pas le moindre doute qu'un chargement de grain est très dangereux s'il n'est pas convenablement fait, mais s'il est convenablement fait ce chargement est aussi sûr que tout autre. Il n'y a aucune différence, si un vaisseau chargé de grain perd 30 hommes ou si un vaisseau chargé de bois perd 30 hommes. Si un vaisseau est chargé d'une manière défectueuse en bois, ce serait, à mon avis, tout aussi mal que s'il était mal chargé de grain.

Q. Des vaisseaux quittent-ils ce port en été avec des chargements de bois faits d'une manière défectueuse?—R. Oui; je crois qu'il y en a.

Q. Croyez-vous qu'il y en aït un grand nombre?—R. Je ne dirais pas qu'il y en a un grand nombre, mais il s'en trouve.

Q. A-t-on attiré votre attention là-dessus?—R. Oui, on y a attiré mon attention.

Q. Et quand on vous l'a fait remarquer, quelle mesure avez-vous prise?—R. Je les ai fait examiner; mais à moins que les intéressés ne viennent faire des représentations je ne puis intervenir pour ce qui est des vaisseaux chargés de bois.

Q. Si, par exemple, les matelots venaient se plaindre à vous?—R. Oui; ou bien si le propriétaire de la cargaison ou tout autre intéressé le faisait.

Q. Les propriétaires de la cargaison ne se présenteraient guère, parce qu'ils l'ont mise à bord. Les matelots ou les armateurs pourraient être intéressés jusqu'à un certain point, mais les propriétaires de la cargaison ne le seraient guère?—R. Par-

fois l'armateur pourrait avoir des craintes et venir chercher un certificat au bureau du gardien de port, dans le cas où l'assurance serait en danger.

Par M. Turner :

Q. N'est-ce pas dans le cas ou une somme ronde est exigée ?—R. Je ne puis dire, mais je sais que dans une circonstance le capitaine est venu me trouver pour savoir s'il pouvait prendre la mer ou non, vu qu'il avait des craintes.

Par M. Smith :

Q. Et dans cette circonstance, l'avez-vous obligé à enlever une partie de la cargaison ?—R. Non; J'ai constaté que le vaisseau était propre à prendre la mer.

Q. Vous rappelez-vous de circonstances où vous ayez ordonné d'enlever une partie de la cargaison ?—R. J'ai eu un cas où il m'a fallu enlever une partie de la cargaison. Le vaisseau avait été chargé à Montréal, et il était si faible du côté qu'il m'a fallu y voir et en faire enlever une partie.

Q. Les vaisseaux prennent des madriers sur le pont des gaillards en été ?—R. Oui. Le fait dont j'ai parlé s'est présenté au milieu de l'été. Le vaisseau était si faible du côté que lorsqu'il arriva ici on s'adressa à moi, et ils enlevèrent la plus grande partie du chargement du pont des gaillards.

Q. Croyez-vous que cela serait d'une importance suffisante pour faire passer une loi, ainsi qu'on l'a recommandé, à l'effet que tout vaisseau, de quelque catégorie qu'il soit, ne quitte le port sans obtenir le certificat du gardien de port ? Pensez-vous que la remise de ce certificat préviendrait ce danger au point d'engager le commerce à consentir à faire examiner tous les vaisseaux avant qu'il ne prennent la mer. Dans un cas comme celui dont vous parlez, si le vaisseau était surchargé sur le pont, le gardien de port interviendrait et déclarerait ce chargemont dangereux, et les obligerait à enlever une partie de la cargaison. Pensez-vous que le commerce consentirait à ce règlement et consentirait à payer des honoraires au gardien de port pour ses services ?—R. Je ne pense pas que le commerce y consentirait, parce que son but est d'économiser autant que possible et de transporter autant de cargaison que possible.

Q. Et à ce règlement on objecterait qu'il serait de nature à mettre des restrictions et augmenter les frais ?—R. Oui.

Par M. Turner :

Q. Ne serait-ce pas une protection pour les assureurs ?—R. Ce serait une protection pour les assureurs et l'équipage du bord.

Q. Prenez le cas du *Canopus*, vaisseaux que vous avez été appelé à examiner. Lorsqu'ils constatèrent que vous ne vouliez pas lui donner de certificat, à moins que le vaisseau ne passât convenablement à l'examen, ils mirent de côté votre autorité, et appelèrent un autre inspecteur qui donna un certificat. Le résultat de ceci fut que le vaisseau gagna la mer et arriva sans danger, mais s'il avait essuyé du gros temps il est probable qu'il ne serait pas arrivé sain et sauf ?—R. C'est bien vrai. S'il n'y a personne pour représenter les assureurs quand la cargaison est expédiée, souvent le vaisseau n'est pas inspecté.

Q. Et vous pensez que votre autorité devrait être appuyée davantage à ce sujet ? —R. Je le crois.

Par M. Smith :

Q. Et vous pensez que chaque vaisseau devrait être examiné avant de traverser l'Atlantique ?—R. Je crois qu'il devrait l'être.

Q. Est-ce que ce ne serait pas mettre beaucoup de pouvoir entre les mains du gardien de port ?—R. Oui; mais je pense qu'il devrait y avoir un bureau auquel on pourrait en appeler. Je ne pense pas que toute la responsabilité devrait retomber sur les épaules d'un seul. Il ne serait pas juste de mettre toute la responsabilité sur le gardien de port.

Q. Vous pensez que dans le cas de divergence d'opinion il devrait y avoir droit d'appel ?—R. Oui; il devrait exister un tribunal quelconque auquel on pourrait en appeler.

Q. Croyez-vous qu'il devrait y avoir un appel au conseil de la chambre de commerce, comme à Montréal ?—R. Oui ; j'approuve cela. Dans le cas du *Canopus*, dont M. Turner a parlé, j'ai dit que je ne donnerais pas de certificat jusqu'à ce que je crus qu'il fut propre à prendre la mer, mais ils firent intervenir d'autres personnes pour approuver le vaisseau, et ils mirent à la voile à leurs risque et péril.

Q. Le vaisseau arriva sain et sauf de l'autre côté ?—R. Oui.

Par M. Turner :

Q. Le rapport de la chambre de commerce et le rapport du gardien de port eurent pour résultat que la responsabilité quant à la valeur de la cargaison fut rejetée sur les armateurs, et les assureurs se dégagèrent de cette responsabilité lorsque les circonstances de l'affaire leur furent transmises par le câble et qu'ils eurent connu les faits.

M. Smith.—S'il y avait à Québec une loi semblable à celle qui existe à Montréal, laquelle stipule que tous les vaisseaux devront avoir un certificat avant d'obtenir leur acquit, ce navire n'aurait pu prendre la mer.

M. Turner.—Il aurait fallu certainement que le vaisseau se procurât un acquit avant de prendre la mer. Il paraîtrait que le bassin de radoub n'était pas libre à l'époque ou le vaisseau vint ici, et ce fut à cause d'un entêtement entre le capitaine et d'autres intéressés que le navire fut ici mis à la côte sans entrer dans le bassin de radoub. Qu'il ait pu avoir été examiné entre les marées et prendre ensuite la mer, je ne le sais pas. Je crois qu'il s'agissait de la question du refus du gardien de lui donner un certificat jusqu'à ce que le vaisseau eût été mis dans le bassin de radoub et examiné, afin de voir s'il pouvait prendre la mer à la suite de réparations temporaires.

Par M. Smith :

Q. Est-ce que l'entrée dans le bassin de radoub ne nécessitait pas des dépenses ?—R. Oui ; il lui en aurait peut-être coûté $500 pour entrer dans le bassin de radoub. Un vaisseau s'y trouvait dans le temps, et après avoir examiné le *Canopus* je lui recommandai d'attendre que l'autre vaisseau fut sorti du bassin pour y entrer à son tour. Toutefois, ils mirent le vaisseau à la côte. Il s'échoua en remontant le fleuve sur un rocher ayant l'avant et l'arrière libres, et cela sans rien briser. Sa carlingue du fond était pliée, mais je n'ai jamais vu un vaisseau s'en retirer avec aussi peu d'avaries. Il s'écoula plusieurs jours avant qu'on pût sortir sa cargaison, et pendant ce temps-là il se balançait de l'arrière à l'avant. A certains endroits vous pouviez marcher au-dessous de sa quille à mer basse. Après qu'il fut arrivé de la Rivière-du-Loup il mouilla dans le bassin, sur mon avis, attendant que son tour arrivât d'entrer dans le bassin de radoub, mais un nouveau capitaine survint et mit le vaisseau à la côte.

Q. Est-ce que cela ne lui fit pas de mal de le mettre à la côte ?—R. Je ne dis pas que cela lui fit du mal, vu que la grève à cet endroit était assez unie, mais je ne pouvais convenablement en faire l'examen dans la position où il se trouvait. Deux pièces furent mises sur les petits fonds du vaisseau, d'après mes instructions, mais je fis remarquer que je n'acceptais pas cela comme un radoub complet, et je ne voulais pas donner de certificat avant d'avoir vu le fond du navire. Ils posèrent ces pièces avant que je n'eusse eu occasion d'examiner la quille, et je ne voulus pas donner de certificat.

Q. Pourquoi posèrent-ils ces pièces ?—R. Parce qu'il y avait deux trous dans la coque.

Q. Ces pièces étaient-elles des plaques de fer ?—R. Oui ; c'étaient des pièces assez grandes, l'une mesurait 4 pieds sur 6, et l'autre 4 pieds sur 3.

Q. Je suppose que le vaisseau a subi un radoub complet en Angleterre ?—R. Oui ; mais il aurait pu entrer dans le bassin ici et en sortir 24 heures après, parfaitement radoubé.

Q. Naturellement il y avait l'objection de payer les $500, je suppose, plus le retard ?—R. Oui.

Q. Je suppose qu'ils auraient pu le radouber ici tout aussi bien qu'en Angleterre ?—R. Oui.

Q. Si je me souviens bien le *Polynesian* a été radoubé dans le bassin ici tout aussi bien qu'il aurait pu l'être en Angleterre, et après son retour de l'autre côté, on le déclara tout aussi bien radoubé que si les travaux eussent été exécutés à Glasgow ? —R. Oui ; on peut radouber les vaisseaux ici tout aussi bien. Le *Norse King* a été radoubé ici cet été, et de grandes réparations d'une nature permanente ont été faites au *Lake Huron*.

Q. Vous considérez donc que le bassin de radoub est d'un grand avantage pour le port de Québec ?—R. Oui ; il est d'un grand avantage pour les radoubs d'une nature permanente ou temporaire des vaisseaux.

Q. Croyez-vous que des réparations d'une nature temporaire ou permanente pourraient se faire ici à aussi bon marché qu'en Angleterre ?—R. Tout aussi bon marché. L'*Oregon* a été temporairement réparé ici il y a quelques jours. Il se rendit ensuite à Montréal, prit une cargaison générale et repartit pour l'Angleterre.

Q. Vous pensez alors qu'il serait d'un grand avantage pour le commerce du port, bien que les marchands et les armateurs pourraient s'y opposer, de faire inspecter ici chaque vaisseau avant qu'il ne prît la mer ?—R. Oui ; je crois que ce serait une grande sauvegarde.

Q. Quels seraient les honoraires d'inspecteur pour chaque vaisseau ?—R. Cinq piastres.

Q. Et vous pensez que pour le vaisseau l'inspection en vaudrait les frais ?—R. Oui ; je le pense. C'est une simple bagatelle comparée à la valeur de la cargaison et du vaisseau, et à la sûreté de la vie de ceux qui sont à bord.

Q. Et vous pensez que, dans certain cas, il faudrait enlever une partie de la cargaison lorsque des personnes seraient portées à surcharger le vaisseau ?—R. Oui ; aujourd'hui il n'y a pas de restrictions, et ils peuvent charger du bois tant qu'ils le veulent.

Q. Quel serait le chargement qu'un bâtiment en bois de 1,000 tonneaux prendrait sur son pont des gaillards ?—R. Ils empilent parfois le bois à la hauteur des baux supérieurs, soit à une hauteur variant de 7 pieds 6 pouces à 8 pieds.

Q. C'est un gros bâtiment, un vaisseau de 1,000 tonneaux ?—R. Oui, monsieur.

Q. N'avez-vous jamais vu un vaisseau de cette catégorie quitter le port, penchant d'un côté ?—R. Oui, monsieur.

Q. Et dans pareil cas, vous ne pensez pas que cela soit très sûr ?—R. Non, monsieur ; le bois passe parfois par-dessus bord, et quelqu'un doit payer pour cela en conséquence.

Q. C'est-à-dire, le chargement du pont des gaillards ?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-il à votre connaissance que des vaisseaux partis d'ici avant le premier octobre aient perdu de leur chargement sur le pont des gaillards ?—R. Oui ; je croirais qu'il se perd un grand nombre de chargements de pont.

Q. M. Plimsoll m'a dit que lorsqu'il vint ici au mois de décembre le vaisseau sur lequel il se trouvait a passé à travers de grandes quantités de bois dans l'Atlantique. D'où pouvaient venir ces madriers ? Viendraient-ils, croyez-vous, de vaisseaux américains chargés de bois ; car ils ne pourraient venir de vaisseaux partis de ports canadiens, vu qu'ils ne peuvent transporter un chargement de plus de 3 pieds sur le pont des gaillards après le premier octobre. M. Plimsoll semblait croire que ces madriers avaient été tout récemment jetés à la mer ?—R. Ils ne pouvaient être dans l'eau depuis longtemps, dans tous les cas, parce que s'ils l'eussent été ils auraient été disséminés avant qu'il n'eût pu les voir. Il pourrait se faire qu'un vaisseau les aurait jetés par-dessus bord un peu avant le passage de son steamer. Ils pourraient jeter par-dessus bord un chargement de 3 pieds sur le pont des gaillards tout aussi bien qu'un chargement de 6 pieds.

Q. Voudriez-vous alors faire comprendre que même un chargement de 3 pieds n'est pas sûr sur le pont des gaillards ?—R. Cela dépend entièrement du vaisseau. Si le vaisseau est chargé de madriers secs et qu'il ne soit pas suffisamment lesté, il peut se faire qu'il n'est pas du tout propre à prendre un chargement sur son pont des gaillards.

Q. Avez-vous entendu dire que des accidents soient arrivés à des vaisseaux partis après le premier octobre et qui transportaient sur leur pont des gaillards un chargement restreint de 3 pieds de hauteur ?—R. Oh ! non ; je ne soulèverai pas du tout des objections à l'endroit des chargements sur le pont des gaillards, mais je croirais que ces chargements devraient être soumis à des mesures restrictives.

Q. Vous pensez qu'un chargement de 3 pieds sur le pont des gaillards est une concession sûre et raisonnable ?—R. Oui.

Q. Vous ne recommanderiez pas de permettre à un vaisseau de transporter un chargement plus considérable sur son pont des gaillards ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous ne recommanderiez pas de modifier la loi de manière à empêcher les vaisseaux de prendre absolument aucun chargement sur leur pont des gaillards ?—R. Non, monsieur, je ne pense pas qu'un chargement limité à 3 pieds sur le pont des gaillards offre beaucoup de danger.

Q. Mais M. Plimsoll propose, par son bill, de les empêcher de prendre aucun chargement sur le pont des gaillards après le premier octobre ?—R. Je crois que c'est trop restreindre le commerce. Un chargement convenablement fait sur le pont des gaillards est tout aussi bon que le pont même du vaisseau pour permettre aux matelots d'y marcher et de s'occuper de la manœuvre du vaisseau. Les madriers ne pèsent pas beaucoup, et je crois, en somme, qu'il y a très peu de danger, s'il y en a, c'est-à-dire avec un chargement restreint.

M. Smith—Il y a dans les provinces maritimes un armateur qui possède un grand nombre de vaisseaux, et il fait des instances pour que la loi soit modifiée de manière à permettre que les vaisseaux pourront charger des madriers à la hauteur de la lisse. Il dit que c'est plus sûr qu'un chargement de 3 pieds, car lorsque le vaisseau traverse une vague et qu'il a sur son pont des gaillards un chargement de 3 pieds, une bonne partie de l'eau reste sur le vaisseau. Il prétend que nous devrions abandonner les chargements de trois pieds sur le pont des gaillards et permettre au vaisseau de charger jusqu'à la lisse, de manière à former un pont entier.—R. Je ne suis pas d'accord avec eux, non plus. Il devrait y avoir des moyens sur le pont pour permettre à l'eau qui vient à bord de s'en aller.

Q. Vous prétendez qu'un chargement de 3 pieds est plus sûr qu'un chargement de 6 pieds ?—R. Oh, oui, du tout au tout.

Q. Pour l'hiver ?—R. En tout temps de l'année. Mais, à raison du bas prix où en est le fret aujourd'hui, vous devez être libéral aussi à l'égard des armateurs, en même temps que vous protégez la vie et la propriété.

Q. Pensez-vous qu'il serait bon de faire un règlement relativement au transport des chargements de pont en été ?—R. Il devrait exister un service d'inspection afin de voir à ce que personne ne puisse aller aux extrêmes. Je crois que nous devrions être régis par la loi dans toutes les saisons.

Q. Vous pensez que si le gardien de port faisait une inspection, il verrait à ce que le chargement sur le pont des gaillards ne soit pas trop considérable pour le vaisseau, et ce serait là un des avantages de l'inspection ?—R. Oui ; ce serait un des avantages ; même alors, il serait difficile de juger du vaisseau, parce que dans le fleuve il pourrait être parfaitement droit, mais du moment qu'il y aurait un coup de vent il pourrait chavirer. Cela dépend entièrement de la façon qu'un vaisseau est construit pour transporter un chargement sur son pont des gaillards ; s'il a un bon lest il pourra transporter un bon chargement sur son pont, mais s'il n'est pas lesté il ne peut transporter du tout de chargement sur son pont des gaillards.

Par M. Smith :

Q. Pensez-vous que ce serait une bonne loi si elle stipulait qu'aucun vaisseau ne pourra transporter de chargement sur son pont des gaillards plus haut que la lisse, en été ?—R. Ce serait une très bonne loi, mais il vous faudrait en faire une autre pour établir la hauteur de la lisse, parce qu'un vaisseau peut avoir une lisse à 7 pieds de hauteur, tandis que la lisse d'un autre n'aura que 5 pieds.

Q. Vous pensez qu'une loi passée sur ce principe ne fonctionnerait pas bien ?—R. Elle établirait la hauteur du chargement sur le pont, mais elle n'établirait pas la

hauteur de la lisse. Dans tous les cas, il en dépendrait beaucoup du chargement du vaisseau. Nombre de vaisseaux transportent des quantités considérables de bois, et si ce bois n'est pas bien chargé il devient très souvent une cargaison dangereuse. Quels que soient les règlements qu'on fasse, ils devraient être rédigés dans le but de protéger la vie et la propriété, et de donner en même temps aux armateurs un avantage raisonnable de faire un profit.

Q. Vous pensez qu'il serait bon de faire, pour Québec, une loi relative au gardien de port, tout comme il en existe une à Montréal?—R. Je pense qu'il serait bon de faire une loi à peu près semblable à celle en vigueur à Montréal.

Q. Pensez-vous que les mêmes règles qui s'appliquent à Montréal s'appliqueraient à Québec?—R. Les mêmes règles ne pourraient guère s'appliquer, parce qu'à Montréal il faut que tout passe par le bureau du gardien de port, et ce n'est pas de même ici.

Q. Pensez-vous que ce serait une bonne règle de stipuler que tout devra passer ici par le bureau du gardien de port, comme cela se fait à Montréal?—R. C'est différent ici, voyez-vous; à Montréal il n'y a pas de quai qui appartienne à des particuliers, car tous sont la propriété des commissaires du havre.

Q. Mais en tant qu'il s'agit de la règle que tous les vaisseaux qui quittent le port de Québec devront passer à l'examen du gardien de port?—R. Oui, en tant qu'il s'agit de cela, ce serait une bonne chose de passer cette règle. Je pense que le chargement sur le pont des gaillards ne devrait pas être plus élevé que la lisse des bastingages.

Q. Est-ce qu'un grand nombre de steamers prennent ici des chargements de bois sur le pont des gaillards après le premier octobre?—R. Il ne s'en est pas chargé un grand nombre ici, mais tous ceux qui ont pris du bois en ont pris autant que la loi leur permettait de le faire.

Q. Est-ce que ceci n'a pas eu pour effet de surcharger le haut de quelques-uns? —R. A ma connaissance; il n'y en a pas eu qui fussent faibles du côté.

Q. Vous dites que parmi les vaisseaux que vous avez été appelé à examiner il s'en est trouvé très peu qui fussent faibles du côté?—R. Très-peu. Il n'y en a eu que deux cet été. L'un est parti tel qu'il était; à l'autre je fis enlever une partie du chargement de son pont des gaillards.

Q. Les matelots ou les compagnies d'assurance ont-ils fait des représentations? —R. Ce fut le capitaine d'un vaisseau. Je fis des représentations au capitaine, et il me demanda de me rendre à bord avec une couple d'autres capitaines, et nous avons décidé d'enlever une certaine partie du chargement de son pont.

Q. Pourquoi avez-vous pris deux autres capitaines avec vous?—R. Il était norvégien et il désirait avoir l'opinion de quelques-uns de ses compatriotes sur l'affaire.

Q. Pour sa preuve, je suppose, une fois rendu dans son pays?—R. Oui.

Par M. Turner:

Q. Représentez-vous des compagnies d'assurance?—R. Oui; je n'aurais pas eu de pouvoir sur ce capitaine, en ma qualité de gardien de port, si je n'eusse pas représenté les assureurs. Ce capitaine était assuré dans une association que je représente, et j'attirai son attention sur le surchargement du vaisseau, et je lui dis que s'il prenait la mer il le ferait sur sa propre responsabilité. Il contesta cela, et je répondis: "Nous allons appeler un mesureur." Il nomma deux capitaines norvégiens. Nous nous sommes rendus à bord et nous avons examiné le vaisseau; nous avons décidé qu'il était trop surchargé, et qu'il devait enlever une partie du chargement de son pont. J'exerçai ce pouvoir en ma qualité de représentant de l'association d'assurance, mais je n'aurais pas le même pouvoir en ma qualité de gardien de port.

M. Smith.—Je comprends que M. Simons est non seulement gardien de port, mais qu'il est aussi expert pour le bureau *Veritas* des Lloyds. Le siège principal de cette institution est à Bruxelles, et tout vaisseau inscrit à ce bureau, qui subirait des avaries, aurait à se faire radouber sous son inspection et sa direction. En outre, M. Simons remplit la charge de gardien de port, et les deux, je crois, ne sont pas incom-

patibles. Lorsque l'ancien expert pour les Lloyds se retira, je fus consulté sur le choix d'un autre homme pour le remplacer, et je recommandai M. Simons pour cette position; mais lors de mon dernier voyage à Londres, les Lloyds me firent demander et me dirent qu'ils seraient très heureux de nommer M. Simons sur ma recommandation, mais qu'il était, disait-on, expert pour les Lloyds français, et que ceci l'empêchait d'agir pour eux. M. Simons a donc de l'expérience, non seulement comme gardien de port, mais aussi en sa qualité d'inspecteur pour le bureau *Veritas* français.

M. SIMONS.—A raison de la position que j'occupe comme représentant d'un grand nombre de compagnies d'assurance en Norvège, j'ai plus de pouvoir sur ces vaisseaux norvégiens que j'en ai sur eux en ma qualité de gardien de port.

Q. Et toutes les réparations dont ils ont besoin doivent se faire sous votre surveillance?—R. Exactement; tout comme dans les Lloyds français. J'ai le pouvoir de dire à un capitaine: "Votre vaisseau n'est pas propre à prendre la mer," et je l'arrête en ma qualité d'agent des compagnies d'assurance, mais je ne puis l'arrêter en ma qualité de gardien de port pour Québec.

Q. Nous avons beaucoup entendu parler de vaisseaux canadiens et de vieux vaisseaux anglais qui étaient hors de service, et lorsqu'ils ne peuvent plus obtenir de classification chez les Lloyds, ils sont vendus et transportés au commerce et au drapeau de Norvège à titre de vaisseaux norvégiens. Des cas de cette sorte sont-ils à votre connaissance?—R. Je ne pense pas que ce soit exactement la chose. Je pense que la vérité est qu'en Angleterre on construit des vaisseaux en fer et que les Norvégiens achètent les vaisseaux en bois des Anglais.

Q. Est-il à votre connaissance que de vieux vaisseaux vermoulus, qui ne peuvent faire le commerce d'Angleterre parce qu'ils ne sont plus en état de prendre la mer, passent sous le drapeau norvégien?—R. Il n'y en a pas un grand nombre. Il y a des vaisseaux de premier ordre qui viennent ici comme vaisseaux norvégiens, et je sais que ce sont d'excellents navires.

Q. N'est-il pas vrai que ce sont des vaisseaux hors de service qui se sont réfugiés sous le drapeau norvégien, parce qu'ils ne pouvaient pas transporter de cargaisons d'Angleterre?—R. Il n'en est pas ainsi de quelque façon que ce soit. Nous avons l'*Adorn*, qui est un aussi bon vaisseau qu'il en existe aujourd'hui, c'est le vaisseau du Nouveau-Brunswick. Ces bâtiments en bois ont été vendus par les armateurs anglais aux Norvégiens, parce qu'aujourd'hui les Anglais construisent des vaisseaux en fer.

Q. Est-il à votre connaissance que ces vaisseaux soient hors de service et vermoulus?—R. Non; mais il pourrait y avoir de ces vaisseaux qui ne pourraient se faire classer en Angleterre.

Q. Que faites-vous lorsqu'il vous arrive ici un vaisseau qui n'est pas classé et qui vient prendre du bois, et qui, à votre avis, n'est pas sûr avec un fort chargement de pont?—R. Je n'ai pas rencontré de cas de ce genre. Les vaisseaux norvégiens qui viennent ici et dont j'ai parlé étaient classés au bureau français ou au bureau norvégien.

Q. Il n'existe pas de vieux loups de mer parmi les vaisseaux qui viennent dans ce port, et qui sont dans un état tel qu'on ne puisse les mettre dans une classe?—R. Il y en a qui viennent ici sans avoir de classe, mais je n'ai rien à y voir, parce qu'ils ne relèvent pas de mon bureau.

Q. Savez-vous pourquoi ils ne sont pas classés?—R. Parce que quelques-uns d'entre eux ne sont pas bons, je suppose.

Q. Règle générale, les vaisseaux qui viennent ici sont bons?—R. Oui.

Q. Et tout aussi bons que nos vaisseaux anglais?—R. Un bon nombre qui sont de nos vieux vaisseaux anglais, qu'on tient en bon état et qui seraient encore dans le commerce anglais, n'était-ce le changement qu'on a fait des vaisseaux en bois pour les vaisseaux en fer. Je puis dire que quelques-uns naviguent sous le drapeau norvégien et ont des capitaines et des équipages norvégiens. Je pense que jusqu'à un certain point les Norvégiens sont de meilleurs marins que les Anglais. Les hommes sont plus fiables, les capitaines sont très intelligents, et les équipages viennent de

leur propre localité, et les hommes sont plus obéissants envers le capitaine. Ils font plus que certains des matelots anglais.

Q. Et je suppose qu'ils peuvent vivre à meilleur marché que les matelots anglais? —R. Je ne sache pas qu'ils le fassent.

Q. On dit qu'ils vivent de lard et de nourriture à bon marché?—R. Les hommes sont bien traités. Ils ont leur café toutes les après-midi et tous les matins. Règle générale, je constate que les matelots norvégiens sont mieux traités que les matelots anglais, et je pense que ce sont de meilleurs hommes.

Q. Et ces vaisseaux naviguent sous le drapeau norvégien à raison du changement qui s'est opéré dans le commerce et à la suite duquel les armateurs anglais adoptent des vaisseaux en fer?—Et je le dis sans crainte d'être contredit.

Q. Certaines personnes qui ont attaqué M. Plimsoll ont dit que sa législation a fait du mal au commerce maritime anglais, ainsi qu'au commerce canadien, parce qu'elle a obligé ces vaisseaux à s'inscrire sur le registre norvégien au lieu de leur permettre de rester sur le registre britannique ou de l'Amérique du Nord?—R. Il y a des vaisseaux qui viennent ici sous le drapeau norvégien dont les propriétaires sont en Angleterre, mais on doit se rappeler qu'il y a un grand nombre de riches Norvégiens vivant en Angleterre qui peuvent avoir la propriété de ces vaisseaux.

Q. Mais tout de même il y a des Anglais qui font naviguer leurs vaisseaux sous le drapeau norvégien pour éluder l'inspection?—R. Je ne connais pas de vaisseaux en particulier qui naviguent sous le drapeau norvégien pour cette raison.

Q. Auraient-ils laissé le drapeau anglais pour prendre le drapeau norvégien, n'eusse été dans le but d'échapper à cette inspection?—R. Je ne le sais pas; j'ai connu des hommes à Québec qui avaient des parts dans des vaisseaux norvégiens.

Q. Vous avez connu des capitaines norvégiens ici?—R. Oui, monsieur.

Q. Comment aimaient-ils venir à Québec, ont-ils eu des représentations à faire relativement à la Société des journaliers de bord?—R. Non; je ne sache pas qu'ils aient fait des représentations dans ce sens, mais, naturellement ils se plaignaient des dépenses. Ils ne se plaignent pas encore beaucoup, mais ils disent que tout est plus cher ici que dans leur pays. Naturellement, en Norvège tout est à bon marché. La réparation de leurs vaisseaux est plus élevée, et le chargement des vaisseaux est plus élevé ici qu'en Norvège.

Q. Les avez-vous entendu se plaindre des dépenses de chargement des vaisseaux? —R. Je ne les ai pas entendus formuler de plaintes, sauf la remarque générale que les dépenses ici sont plus élevées que dans leur pays. Les marins sont très obéissants; ils exécutent tout ce qu'on leur dit de faire et ils font rarement des plaintes.

Q. Sont-ils convaincus que nous prenons bien soin de leurs marins lorsqu'ils tombent malades ici, et savent-ils qu'il y a ici une magnifique institution pour les recevoir?—R. Je n'ai pas entendu formuler de plaintes.

Q. Vous savez comment on prend soin des marins maintenant. Les étrangers ont un splendide hôpital ici dans l'Hôtel-Dieu et dans le *Jeffrey Hall Hospital*, où ils sont entourés de soins et convenablement traités pendant leur maladie. Les infirmières sont d'excellentes personnes dont quelques-unes appartiennent à de bonnes familles, et les malades sont entourés de tous les soins possibles?—R. J'ai toujours entendu dire que les étrangers qui viennent dans ce port sont très satisfaits de la manière dont ils sont traités lorsqu'ils sont malades.

Q. Ils comprennent que, sous ce rapport, ils ont d'aussi bons soins à Québec que dans n'importe quel autre port du monde?—R. Oui; je le crois. Dans tous les cas, ils ne se plaignent jamais.

Par M. McLaughlan:

Q. Est-il à votre connaissance que sous l'empire de la loi de M. Plimsoll des vaisseaux anglais qui étaient condamnés et qui ne pouvaient obtenir une classification ont navigué sous le drapeau norvégien et avec un capitaine norvégien, et que, bien qu'on ne les radoube pas, ils continuent à faire le commerce et sont la propriété d'armateurs anglais?—R. Je crois avoir déjà dit qu'il y avait des vaisseaux qui naviguaient sous le drapeau norvégien et qui étaient contrôlés par des armateurs anglais.

Pour ce qui est de la dernière partie de la question, je ne sais s'ils ont été condamnés ou non en Angleterre en vertu de la loi Plimsoll.

M. McLaughlan.—Je puis dire à la commission qu'il y a des vaisseaux qui viennent ici dans les circonstances que j'ai indiquées, et je puis dire de plus que l'exploitation qu'on en fait coûte 75 pour 100 de moins sous le pavillon norvégien que s'ils étaient sous le pavillon anglais.

M. Simons.—Ceci ne veut pas dire que ce ne sont pas de bons vaisseaux.

M. McLaughlan.—Je connais de ces vaisseaux, et je puis donner à la commission les noms d'un grand nombre de vieux vaisseaux anglais, condamnés en Angleterre, qui naviguent sous le pavillon norvégien. Je dis de plus, que les matelots anglais vivent bien mieux et sont mieux nourris que les matelots norvégiens.

M. Smith.—Dites-vous qu'on peut faire naviguer un vaisseau à meilleur marché sous le pavillon norvégien que sous le drapeau anglais ?

M. McLaughlan.—Oui ; et à 75 pour 100 meilleur marché.

M. Smith.—Naturellement, en Angleterre, un vaisseau étranger tombe sous le coup de la même loi que les vaisseaux anglais quant au chargement et au surchargement.

M. McLaughlan.—Je ne puis rien dire de la loi anglaise, mais je sais que, dans ce port, la manœuvre des vaisseaux norvégiens coûte meilleur marché que les vaisseaux anglais.

M. Smith.—Mais on ne donne pas ici de préférence aux vaisseaux étrangers à l'encontre des vaissaux anglais.

M. McLaughlan.—C'est vrai. La plupart des vaisseaux qui viennent ici sont des vaisseaux norvégiens, et je puis parler de ceux-là.

Par M. Smith (au témoin) :

Q. Je suppose que vous entendez dire que les Norvégiens ont peu ou point de steamers ?—R. Ils commencent à avoir des steamers maintenant. Ils en ont déjà un bon nombre.

Q. Ces steamers viennent-ils à Québec ?—R. Oui ; il y a le *Bradensburg* qui a été construit en Allemagne. C'est maintenant un vaisseau norvégien, et, de concert avec un autre steamer du même pays, il a fait le commerce en Canada pendant tout l'été, sous contrat de frètement.

Q. Prennent-ils des animaux ?—R. Non, monsieur ; ils sont sous contrat de frètement en Canada, mais ils sont enregistrés en Norvège.

Q. Pensez-vous que ces vaisseaux étrangers frétés en Canada devraient être exempts des droits d'inspection que nos propres vaisseaux sont tenus de payer ?—R. Je ne pense pas qu'ils en devraient être exempts ; je pense que tous les vaisseaux devraient être soumis à la même inspection lorsqu'ils viennent faire le commerce en Canada, et il serait injuste d'admettre ces vaisseaux s'ils étaient exempts des droits d'inspection.

Q. Ceux qui frètent ces vaisseaux se sont rendus en députation auprès de moi à Montréal et ont demandé que les vaisseaux frétés de l'autre côté soient exempts des droits d'inspection ?—R. Je pense que tous devraient être inspectés, mais, naturellement, ce serait peut-être différent s'ils apportaient un certificat d'inspection convenable de l'autre côté.

Q. La question est celle-ci : devraient-ils être exempts des droits d'inspection ici ?—R. Ce n'est pas mon avis. Lorsqu'ils viennent faire commerce ici et faire de l'argent, je pense qu'ils devraient payer leur part de dépenses, tout aussi bien que nos vaisseaux.

Par M. Turner :

Q. M. Simons, êtes-vous d'avis que l'armateur d'un voilier anglais puisse facilement faire concurrence à un vaisseau dont l'armateur est norvégien ?—R. Il ne semble pas pouvoir le faire.

Q. Mais quel est votre avis ?—R. Si son capitaine est intelligent, je ne vois pas pourquoi il ne le pourrait pas.

Q. Je pose cette question parce que l'impression générale semble être que les dépenses de la vie pour le capitaine et l'équipage et les frais d'exploitation d'un vaisseau anglais sont beaucoup plus considérables que les frais d'exploitation d'un vaisseau norvégien. On croit généralement que la vie à bord d'un vaisseau norvégien n'est pas aussi coûteuse qu'à bord d'un vaisseau anglais, et que les hommes se contentent de moins de nourriture et de salaires moins élevés que les matelots anglais ?—R. Ce n'est pas là mon expérience. Il est passé entre mes mains des comptes présentés par des vaisseaux norvégiens pour réclamation à titre de frais de starie, et les hommes à bord des vaisseaux norvégiens touchaient les mêmes salaires ou à peu près que les matelots anglais. Je pense que je pourrais dire de plus que les capitaines de vaisseaux norvégiens touchent des appointements plus considérables que les capitaines de vaisseaux anglais, parce que les capitaines norvégiens reçoivent aussi une commission. Il arrive fréquemment que l'équipage d'un vaisseau anglais déserte, et il s'ensuit de grandes dépenses, tandis que l'équipage d'un vaisseau norvégien déserte rarement, pour ne pas dire jamais. Les matelots norvégiens sont plus soumis, et, à mon avis, il y a plus de discipline à bord. Si vous allez une fois à bord d'un vaisseau norvégien et que vous fassiez comprendre que vous occupez un poste officiel, ils sont prêts à l'instant à vous donner toutes les informations qu'ils possèdent, et ils ne vous font jamais d'embarras.

Par M. Smith :

Q. Quelle est la différence entre les appointements des capitaines de vaisseaux anglais et les appointements des capitaines de vaisseaux norvégiens ?—R. J'ai dit déjà que les capitaines norvégiens sont, je crois, mieux rémunérés. D'après les renseignements que j'ai, je crois que la somme d'argent payée à l'équipage d'un vaisseau norvégien est à peu près la même que celle payée à l'équipage d'un vaisseau anglais. Non seulement le capitaine reçoit suffisamment pour vivre, mais aussi il touche une commission sur la masse des affaires du vaisseau.

Par M. Turner :

Q. Croyez-vous que le transport d'un chargement complet d'animaux sur le pont des gaillards gêne la manœuvre du vaisseau ?—R. A moins qu'on ne mette une couverture convenable sur les stalles, il me semble que cela gênerait jusqu'à un certain point la manœuvre, car vous devez vous rappeler que les vaisseaux peuvent être différemment construits quant au pont des gaillards. Sur certains vaisseaux on peut transporter des animaux sur le pont des gaillards tout aussi bien qu'à l'entrepont, ou sur les autres ponts d'autres navires.

Par M. Smith :

Q. M. Plimsoll affirme qu'on ne peut transporter des animaux sur pied sur le pont des gaillards sans gêner la manœuvre du vaisseau pendant le gros temps ?—R. Sur bon nombre de steamers on peut transporter des animaux sur le pont des gaillards sans gêner aucunement la manœuvre du vaisseau. Nous devons nous rappeler, naturellement, qu'un steamer est bien différent d'un voilier. Je pense que si les stalles sont convenablement recouvertes, et s'il y a une communication convenable entre l'avant et l'arrière, il ne doit pas y avoir de difficulté à manœuvrer le vaisseau.

Par M. McLaughlan :

Q. Est-il à votre connaissance qu'il y a présentement dans le bassin un vaisseau appelé *Ulrika* ?—R. Oui.

Q. Savez-vous qu'il s'est rempli d'eau dans le Saguenay ?—R. Je ne sais pas s'il s'est rempli d'eau, mais je crois qu'il faisait eau.

Q. Voudriez-vous dire à la commission à quelle classe il appartient ?—R. J'ai déjà dit qu'il vient ici des vaisseaux qui ne sont aucunement classifiés. A moins que des vaisseaux ne soient assurés dans les associations que je représente, je ne puis dire à quelle classe ils appartiennent.

Q. Si l'*Ulrika* était un vaisseau anglais, pensez-vous qu'il serait classifié ?—R. Je ne suis pas prêt à répondre à cela.

Par M. Smith :

Q. L'*Ulrika* a-t-il fait naufrage ?—R. Non ; il a pris un chargement dans le Saguenay, et après qu'on eût constaté qu'il faisait eau, on lui enleva son chargement et le navire fut expédié ici.

Q. Etait-ce un navire norvégien ?—R. Oui.

Q. Etait-ce un vieux vaisseau ?—R. Oui.

Q. Depuis combien d'années existe-t-il, croyez-vous ?—R. Depuis une trentaine d'années, je croirais. C'est un des vaisseaux qui ne sont pas classés, et je n'ai rien à y voir.

Par M. McLaughlan :

Q. S'il n'était pas en bon état de prendre la mer, obtiendrait-il d'être classé en Angleterre ?—R. Non ; s'il n'était pas en état de prendre la mer, il ne pourrait être classé nulle part.

Q. C'est peut-être un de ces vaisseaux qui, ne pouvant obtenir d'être classés en Angleterre sous l'empire de la loi Plimsoll, sont en conséquence passés sous le drapeau norvégien ?—R. Je ne puis rien dire quant à cela.

Q. Est-ce qu'on fait quelque chose de ce vaisseau cet hiver ?—R. Non.

Par M. Smith :

Q. Si c'était un vaisseau anglais, lui serait-il permis de quitter le port de Québec ?—R. Personne ne l'empêcherait.

Q. Si c'était un vaisseau anglais impropre à prendre la mer, lui serait-il permis de quitter le port de Québec ?—R. Si quelqu'un soulevait des objections à son égard, il ne lui serait pas permis de partir. Si le vaisseau n'est pas chargé de grain en tout ou en partie, la loi n'exige pas que le gardien de port se rende à bord, à moins que quelqu'un ne lui en parle et n'attire son intention sur son compte.

Par M. McLaughlan :

Q. Vous savez, je suppose, que le propriétaire de la cargaison ou l'armateur du vaisseau ne viendrait jamais vous parler du mauvais état du vaisseau ?—R. Il m'est parfois arrivé des plaintes relativement à un vaisseau.

Par M. Smith :

Q. Alors, si les assureurs consentent à l'assurer, le vaisseau prendrait un chargement et partirait, sans que personne n'intervienne ?—R. Tout ce que je pourrais faire dans ce cas-là serait de faire des représentations au capitaine. Mais si le vaisseau était assuré dans une des associations d'assurance que je représente, je me rendrais à son bord et je ne lui permettrais pas de prendre la mer.

M. TURNER—A ce sujet, je désirerais que la commission s'occupât particulièrement de la loi concernant le gardien de port. Je crois qu'aujourd'hui elle n'a pas assez de portée pour l'appliquer à un vaisseau impropre à prendre la mer. Je crois que la loi devrait décréter qu'un vaisseau en mauvais état ne devrait pas pouvoir prendre la mer, quelle que soit la manière dont il est chargé.

M. SIMONS—A Québec, aujourd'hui, nous n'avons absolument pas le droit d'empêcher un vaisseau de prendre la mer, à moins qu'il ne soit totalement ou partiellement chargé de grain.

Par M. Smith :

Q. Vous pensez que le gardien de port devrait avoir le pouvoir d'examiner chaque vaisseau et de lui défendre de prendre la mer sans certificat ?—R. Certainement.

Q. Pensez-vous que $5 d'honoraire pour l'inspection serait trop ?—R. Je pense que ce serait très raisonnable.

M. TURNER.—Je pense que $5 comme minimum d'honoraire serait très raisonnable.

M. SMITH.—Si on vous accorde un pouvoir de ce genre pour l'inspection des vaisseaux, pensez-vous que vous pourriez vous-même vous en occuper dans le port de Québec ?

M. TURNER.—Vous devez vous rappeler, M. le commissaire, que notre port s'étend du Cap Rouge à l'île d'Orléans, des deux côtés du fleuve.

M. SIMONS, témoin.—A moins d'avoir à ma disposition d'autres moyens que ceux que j'ai présentement, et plus de revenus pour dépenser plus d'argent, je ne pourrais y voir. Dans tous les cas, je ne pense pas que le gardien de port de Québec pourrait en faire les frais sans une rémunération plus considérable.

Par M. Turner :

Q. Quel est le nombre total de vaisseaux qui partent tous les ans de Québec?—R. Environ 500.

M. TURNER.—Alors, à $5 par vaisseau, cela ne ferait que $2,500. Je pense qu'il est très important pour la sûreté des vaisseaux et des assureurs, que les vaisseaux qui quittent le port passent à cette inspection. Je suis surpris de voir que les assureurs n'ont pas demandé l'établissement de cette inspection avant aujourd'hui. Je pense aussi que ce qui s'applique au port de Montréal devrait aussi s'appliquer au port de Québec.

Ceci termine l'examen du témoin.

WALTER RAY, gérant pour la maison Price et frères, marchands et exportateurs de bois, de Québec, dépose comme suit:—

A mon avis, un règlement qui pourvoit que le gardien de port devra donner un certificat aux vaisseaux chargés de bois qui quittent Québec est inutile. Nous expédions beaucoup de bois dans le port de Québec, et je déclare que s'il fallait obtenir ce certificat ce serait une source d'ennui sans obtenir de bons résultats pour les expéditeurs et les armateurs, parce que je ne pense pas que cela servirait à quelque chose. Les capitaines et les équipages des vaisseaux sont les meilleurs juges de la question de savoir si le navire est capable de transporter sa cargaison. En tant qu'il s'agit de notre maison, nous nous faisons un devoir d'examiner nos vaisseaux avant qu'ils ne prennent la mer, et si nous avons quelque raison de croire qu'ils ne sont pas capables de transporter un fort chargement de pont, nous faisons venir un inspecteur et nous faisons enlever la cargaison si nous constatons qu'elle est trop forte. N'importe qui peut faire cette plainte. Je pense que, jusqu'à ce que le port de Québec devienne un centre d'expédition pour le grain, il est inutile de faire les mêmes règles ici qui existent à Montréal pour le bureau du gardien de port. Ce serait imposer inutilement une taxe sur les vaisseaux et compliquer le rouage de l'administration. Qu'on comprenne bien que je ne désire pas rogner les revenus du bureau du gardien de port; je m'oppose tout simplement à cette recommandation parce que je la crois tout à fait inutile. La commission remarquera que dans le cas de l'*Ulrika*, du moment qu'on a constaté qu'il n'était pas en bon état, il ne lui a pas été permis de prendre la mer. Ceci s'est passé sans inspection officielle; et tel cela a été le cas pour ce qui est de l'*Ulrika*, tel ce le serait envers un autre navire. Sans qu'il ait d'inspection officielle, tel que recommandé, du moment qu'on constaterait que le vaisseau n'est pas en bon état, il ne lui serait pas permis de prendre la mer. Si le gardien de port était tenu de passer chaque navire à l'examen, il lui faudrait une douzaine de fonctionnaires dans son bureau à Québec pour le faire même à moitié. Les vaisseaux ne sont pas tous chargés à Québec, mais bien à différents endroits dans le port, qui s'étend à plusieurs milles, et ceci exigerait un grand nombre de gardiens de port. Non seulement cela, mais il faudrait nommer un gardien spécial dans chaque port le long du Saint-Laurent. Relativement au témoignage de M. Becket au sujet des chargements que les vaisseaux transportent sur leur pont des gaillards, je dirai que £100 à £150 sterling sont la valeur moyenne de ce chargement.

Par M. Smith :

Q. Cela serait pour un gros vaisseau d'environ 1,000 tonneaux?—R. Oui; ce serait exact si vous prenez le tonnage moyen des vaisseaux qui viennent ici. Relati-

vement à la partie de l'enquête qui a trait au commerce d'animaux, je dirai que parfois nous avons amené des bestiaux de la région du Saguenay et nous les avons envoyés à Montréal pour être expédiés en Angleterre. Si on expédiait régulièrement du bétail de Québec, on trouverait ici un marché pour les animaux, au lieu de les expédier à Montréal. Nous engraissons des animaux dans le district de Québec et nous les expédions à Montréal pour être vendus. Ils sont exportés en Angleterre.

Q. Vous pensez qu'il y a moyen d'expédier des animaux d'ici, et que si on en prenait l'habitude à Québec, on pourrait faire ici ce commerce ?—R. Oui ; et les moyens d'expédition sont excellents ici. Je dirai de plus que j'ai vu embarquer dans le bassin intérieur 700 têtes d'animaux dans le cours de quelques heures. Je reprendrai M. Simons, s'il a dit qu'il ne s'est pas expédié d'animaux dans le bassin intérieur. Nous avons ici les moyens d'expédier un million d'animaux par été, si nous les avions. Il ne manque pas de moyens de logement pour expédier n'importe quel nombre d'animaux du port de Québec en Angleterre.

Ceci termine la déposition du témoin.

M. George Boswell, ingénieur en chef de la commission du havre de Québec, dépose comme suit :—

Par M. Turner :

Q. Je désirerais demander à M. Boswell s'il n'est pas possible que les vaisseaux prennent des animaux dans le bassin intérieur, à Québec ?—R. Certainement.

Q. Savez-vous s'ils ont chargé des animaux à cet endroit d'une manière très satisfaisante ?—R. Oui ; ils y ont chargé des animaux. et la chose semble être faite d'une manière très satisfaisante.

Q. A-t-on éprouvé des difficultés à charger des animaux à cet endroit ?—R. Absolument aucune. Le fait est qu'il faut si peu de temps pour charger les vaisseaux qu'un bassin est aussi bon que l'autre. Le vaisseau se charge en trois ou quatre heures, et, dans cet intervalle, cela ne fait pas beaucoup de différence quant à la marée dans le bassin. S'ils arrivent à la marée haute, il est de leur avantage d'entrer dans le bassin intérieur, et ils peuvent embarquer des animaux directement des wagons du chemin de fer sur le steamer. Le chargement est si rapide que quelques heures suffisent pour toute l'affaire. Ils peuvent embarquer de 500 à 600 animaux à bord pendant une marée.

Q. Savez-vous quelle était l'opinion des capitaines des vaisseaux qui ont chargé des animaux dans le bassin pour les transporter en Angleterre?—R. J'ai compris dans le temps que les capitaines étaient tous bien satisfaits. De fait, quelques-uns ont dit que c'était le meilleur port qu'ils avaient visité dans leur vie, et que les moyens d'expédition étaient meilleurs ici qu'à tout endroit. Lorsque le vaisseau est entré dans le bassin, il y a amplement de place pour lui, et qu'il vienne à venter ou non, il est parfaitement en sûreté et à l'abri de tout danger ou de tout accident. Ce qui fait que le port de Québec a un grand avantage évident sur le port de Montréal, c'est que, lorsque les animaux viennent ici pour s'embarquer, le temps est frais quand ils sont mis à bord. Il fait plus frais ici que dans tout autre port. A Montréal, ils sont conduits sur les quais, sur une distance de peut-être deux ou trois milles, sous l'ardeur du soleil, et s'ils sont prédisposés à une maladie quelconque et qu'ils soient mis à bord du vaisseau dans un état d'excitation et de fatigue, il s'en suivra probablement de la mortalité parmi eux. A Québec, les animaux sont tranquillement mis des wagons à bord du vaisseau directement, et ils ne souffrent absolument aucun malaise. Dans le port de Québec, tous les animaux que j'ai vu embarquer sur les vaisseaux ont été mis à bord pendant le jour. On posa une passerelle du train au vaisseau, et les animaux furent mis à bord immédiatement. A Québec, on peut amener une locomotive et conduire le train vis-à-vis de la passerelle et faire embarquer les animaux un wagon après l'autre. A Montréal, les animaux sont conduits à pied sur les quais. Il peut arriver qu'on les y amène cinq heures avant que le vaisseau ne soit prêt à les recevoir, et il leur faut se coucher sur les quais en attendant

d'embarquer. Ils sont tassés au milieu du fer déposé sur les quais, et blessés par les voitures qui passent au milieu d'eux; et dans ce triste état ils montent à bord, alors que dans certains cas les animanx se meurent presque de fatigue, de chaleur, et, je crois, aussi du manque d'eau.

Q. Est-ce que deux heures de marée font une différence dans le chargement d'une cargaison ?—R. Non.

Par M. Smith :

Q. Le vaisseau peut entrer dans le bassin à Québec et prendre immédiatement son chargement d'animaux vivants s'ils sont prêts à s'embarquer ?—R. Certainement.

Q. Et ils peuvent toujours le faire, à n'importe quelle heure du jour ?—R. Oui. Si les vaisseaux sont prêts à prendre les animaux, il est de leur intérêt d'entrer dans le bassin intérieur à marée haute. Ils peuvent mettre leurs animaux à bord et sortir à la marée suivante. Il n'y a absolument pas de difficulté, quant à la marée, à charger dans le bassin. S'ils entrent dans le bassin intérieur, ils peuvent embarquer leurs animaux en tout temps. Je dirai que le *Canopus* a chargé dans le bassin intérieur. C'est un vaisseau tout aussi long que tout autre navire qui vient dans le port, et il y est entré sans difficulté. Quant aux moyens de logement que possède Québec pour les animaux dans le cas où ils arriveraient ici avant que le vaisseau ne soit prêt à les prendre, je puis dire que les commissaires du havre ont l'intention de prendre des mesures spéciales pour loger les animaux, et qu'ils construiront bientôt des bâtiments où on pourra mettre les animaux en attendant les vaisseaux, si c'est nécessaire. Je crois cependant qu'il est plus avantageux pour tous les intéressés de faire passer les animaux du chemin de fer aux vaisseaux directement, mais si parfois il arrivait des retards, les bâtiments que les commissaires ont l'intention de construire offriraient d'amples moyens de logement pour les animaux. Il y a amplement de place ici pour expédier tous les animaux qu'on peut exporter de Québec. Le sol est sec et il n'est pas marécageux. A Montréal, lorsqu'il pleut, ils ne peuvent mettre les animaux dans bon nombre de leurs cours, parce qu'ils enfoncent jusqu'aux genoux dans la terre détrempée.

Par M. Turner :

Q. Combien de vaisseaux pourrait-on charger d'animaux dans les deux bassins ? —R. Si chaque vaisseau était accosté au mur, on pourrait en charger seize, et ils auraient amplement de place.

Par M. Smith :

Q. Vous pensez que Québec a l'avantage d'avoir une température fraîche lorsqu'il fait chaud ailleurs, et de l'espace pour les animaux sans encombrement sur les quais, et qu'on peut embarquer les animaux directement sur le vaisseau, sans avoir à les conduire par les rues encombrées ?—R. Oui ; certainement. Il n'y a pas de difficulté à embarquer un nombre quelconque d'animaux ici, et nous pouvons le faire sans que le bétail éprouve de la fatigue ou de la souffrance. Il me semble que dans un port où il s'embarque des animaux ils pourraient avoir un quai séparé pour eux-mêmes, afin qu'ils ne puissent pas venir en contact avec l'autre cargaison destinée au vaisseau, ou qu'ils ne deviennent pas ahuris et accablés de fatigue et de chaleur lorsqu'ils s'embarquent. A mon avis, il est de l'intérêt du Canada tout entier que ce commerce continue à exister, et afin que ce commerce puisse mieux se faire, les animaux devraient être mis à bord dans le meilleur état possible. La chose ne peut se faire aujourd'hui à Montréal, où ils conduisent les animaux par les rues de la ville, au mois de juin et au mois de juillet, pour les laisser attendre sur les quais par une chaleur intense, pendant six ou sept heures, avant de les embarquer à bord du vaisseau.

Q. Naturellement, vous savez que les exportateurs disent qu'ils ne peuvent amener les animaux à Québec, vu qu'il serait trop coûteux de payer le prix de transport par chemin de fer de Montréal à Québec, et vu qu'il n'y aurait pas de réduction ici sur le fret à bord des steamers. Ils disent qu'il leur faut payer le même prix pour les animaux expédiés de Québec, que s'ils étaient expédiés de Montréal, et qu'ils ont en sus les frais de transport de Montréal à Québec par chemin de fer ?—R. Je

crois qu'il est du devoir du gouvernement, s'il tient compte de l'avenir du commerce, de faire des règlements qui mettront le port de Québec sur un pied tel que les exportateurs d'animaux pourront obtenir des taux à meilleur marché de Québec qu'ils ne peuvent en obtenir du port de Montréal.

Q. Comment le gouvernement pourrait-il le faire? Les animaux ne lui appartiennent pas, et si les exportateurs d'animaux ne veulent pas les amener dans le port de Québec, comment le gouvernement pourrait-il les forcer de le faire? Naturellement, nous comprenons tous que les exportateurs recherchent le moyen le meilleur marché d'expédier leurs animaux en Angleterre, et ils disent aujourd'hui que c'est meilleur marché de les expédier de Montréal que de les expédier de Québec?—R. Si le chemin de fer donne un taux pour le transport des animaux qui est au détriment du port de Québec, le gouvernement devrait l'empêcher.

Q. Le gouvernement ne pourrait pas l'obliger à donner un taux qui lui ferait faire à perte le transport de Montréal à Québec?—R. Québec est censé être le point terminal du chemin de fer Canadien du Pacifique, et l'argent du pays a été employé pour ce chemin dans cette intention, tandis que, comme c'est aujourd'hui, Montréal est le véritable point terminal. Je crois que les animaux de l'ouest devraient être amenés à Québec à un prix réduit de transport.

Q. Je ne vois pas comment le gouvernement pourrait y contribuer?—R. Je pense que le gouvernement pourrait décréter par règlement qu'on devrait pourvoir à ce que les animaux aient des moyens de logement suffisants, qu'ils soient expédiés de Québec ou de Montréal; et comme les choses sont aujourd'hui, Québec est le seul endroit qui puisse leur donner ces moyens de logement.

Q. Mais nous avons en preuve qu'ils ont deux immenses cours à bestiaux, à Montréal, pour l'accommodement des animaux?—R. Oui; mais ces cours sont peut-être à trois milles du vaisseau, et comme il est établi qu'ils ne peuvent amener les animaux en chemin de fer, il leur faut les conduire à pied au vaisseau. A mon avis, cela ne donne pas de moyens de logement suffisants pour le commerce d'animaux à Montréal.

Q. Ils amènent des wagons sur les quais, à Montréal, mais la difficulté est, paraît-il, qu'ils n'ont pas de place pour une troisième voie, ce qui accommoderait le commerce d'animaux. Les commissaires du havre seraient prêts à fournir cette troisième voie s'ils avaient de la place pour le faire?—R. En attendant, ils n'ont pas de place pour le faire, et les animaux sont amenés à pied au milieu du jour, exposés à une chaleur intense et laissés sur les quais pendant plusieurs heures, ce qui, à mon avis, est une cause de maladie parmi les animaux. Je crois que cette manière de traiter les animaux, à Montréal, les prédispose à la maladie, et si Montréal ne peut donner les facilités nécessaires aux animaux, Québec est prêt à le faire, et les facilités qui existent ici peuvent être augmentées.

Q. Mais comment pourriez-vous obtenir un acte du parlement pour les forcer à expédier de Québec?—R. Le parlement pourrait obliger les intéressés à expédier leurs animaux d'une manière qui ne les prédisposerait pas à le maladie pendant la traversée en Angleterre. Québec possède tous les moyens nécessaires pour l'expédition du bétail, quel qu'en soit le nombre.

Q. Les Montréalais disent qu'ils ont assez de facilités, et que tout ce qu'ils veulent c'est d'avoir une troisième voie pour amener les animaux par chemin de fer sur les quais?—R. Mais ils ne peuvent avoir cette troisième voie, à Montréal, car il n'y a pas assez de place pour cela sur les quais, et ils ne devraient pas pouvoir conduire à pied les animaux sur une distance de trois ou quatre milles du vaisseau et les embarquer directement, ou les laisser attendre trois ou quatre heures sur les quais, à l'ardeur du soleil et sans eau. A mon avis, je croirais que les cours à bestiaux où on garde les animaux ne devraient pas être à plus d'un demi-mille du vaisseau.

Q. Il n'y a pas de doute que les facilités pour l'expédition du bétail sont excellentes, à Québec, mais s'il en coûte plus cher d'expédier des animaux de Québec, je ne vois pas comment les exportateurs peuvent être forcés de faire ce qui, à leur avis, serait contre leurs intérêts dans l'exportation du bétail?—R. Je puis dire à ce sujet qu'il n'est pas plus difficile d'amener des animaux, par chemin de fer, de Montréal,

qu'il ne l'est de les amener par steamer, et qu'il vaut bien mieux les amener par chemin de fer, car les wagons de chemin de fer sont ouverts, et il y a toujours un courant d'air dans le train qui rafraîchit les animaux. Tous les animaux qui ont été expédiés d'ici étaient parfaitement frais, et ils ne souffraient pas du tout de la chaleur. Ils sont montés à bord du vaisseau en excellent état, et, quoiqu'on dise de la ventilation artificielle des steamers entre Montréal et ici, les avantages naturels de Québec sont tels que les animaux sont bien mieux sous tous les rapports lorsqu'ils sont embarqués ici. La ventilation artificielle qu'ils procurent à bord des steamers n'est pas de moitié aussi salutaire pour les animaux que le bon air et la température fraîche qu'ils ont ici.

Q. Les exportateurs d'animaux disent qu'il n'ont pas fait d'argent l'année dernière, et que quelques-uns d'entre eux en ont perdu. Si cela coûte quelques chelins par tête pour amener les animaux de Montréal à Québec, il s'ensuivrait des dépenses additionnelles pour eux, et il faudrait qu'un homme fût très patriote pour perdre de l'argent dans le but d'amener le commerce dans le port de Québec ?—Supposé que le résultat d'une consignation d'animaux faite de Montréal serait que le pleuro-pneumonie se déclarerait parmi les animaux expédiés en Angleterre, cela mettrait fin immédiatement au commerce. Je prétends que dans pareil cas il serait très important que les animaux soient expédiés de Québec, où il ne serait pas possible pour eux de contracter des maladies.

Par M. Turner :

Q. Savez-vous ce que coûte le transport des animaux entre Montréal et Québec ? Je crois que c'est environ $15 par wagon. Quand on chargea d'animaux le premier vaisseau, à Québec, je crois que la chambre de commerce de Québec a donné une subvention de $300 pour 500 têtes d'animaux. Le but était de faire un essai relativement à l'expédition des animaux de Québec, afin de constater que l'embarquement pouvait mieux se faire ici qu'à Montréal, et la subvention accordée par la chambre de commerce a couvert tous les frais du transport des animaux de Montréal à Québec ?—R. Je pense que s'il venait un grand nombre d'animaux de Montréal à Québec, les taux seraient peut-être d'une dizaine de piastres par wagon, et à 20 animaux par wagon, cela ferait environ 50 cents par tête. Le taux ordinaire est, je crois, de $15 à $18 par wagon.

Q. Je crois que les compagnies de chemins de fer ont offert de réduire les taux ? —R. C'est ce que je crois aussi.

Par M. Smith :

Q. Avez-vous entendu dire si le chargement qui est parti d'ici est arrivé en bon état ?—R. Oui ; je comprends qu'il est arrivé en très bon état. Je crois que les animaux ont tous été débarqués vivants, à l'exception d'un ou deux. Les animaux se sont embarqués à Québec en très bon état, et ils pouvaient très bien endurer la traversée.

M. Boswell, témoin, produit le plan des travaux du port de Québec, publié par la commission du havre de Québec.

Ceci termine la déposition du témoin.

QUÉBEC, 13 janvier 1891.

Le 13 janvier 1891, l'enquête est reprise sous la présidence de M. Smith, sous-ministre de la marine.

JOHN BURSTALL, marchand de bois, de Québec, dépose comme suit :

Par M. Smith :

Q. Vous êtes depuis plusieurs années en rapport avec le commerce de Québec, et vous êtes bien connu comme marchand important dans cette ville, M. Burstall ?—R. Voilà trente-cinq ans que je suis en rapport avec le commerce de bois de Québec.

Q. Voudriez-vous dire, M. Burstall, ce que vous savez, relativement à la présente enquête, au sujet du commerce de Québec?—R. Je puis dire que dans le cours des témoignages, hier, on n'a pas parlé de l'expédition des animaux de Québec-Sud ou de la Pointe-Lévis pour l'Angleterre. M. Simons, gardien de port de Québec, qui a rendu témoignage, a dit qu'il s'était expédié des animaux d'ici. Je puis déclarer qu'un grand nombre d'animaux ont été expédiés de la Pointe-Lévis dans le cours des années dernières. On a aussi dit hier, si j'ai bien compris, qu'on avait expédié des animaux du bassin intérieur, ici, mais je ne pense pas que ce soit vrai. Tous les animaux qui ont été expédiés de Québec l'ont été, je crois, du bassin extérieur. (Un monsieur dit ici que le témoin était sous une fausse impression, car des animaux avaient été expédiés du bassin intérieur, dans le cours de l'été dernier).

M. Burstall—Il en est peut-être ainsi, mais je ne le savais pas. Je puis dire qu'à Québec-Sud il se trouve sur la propriété du Grand-Tronc, à cet endroit, des bâtiments qui peuvent accommoder environ 1,000 animaux. Le Grand-Tronc possède aussi, dans le même lieu, un espace considérable où on pourrait ériger de nouveau bâtiments si l'expédition des animaux de cet endroit nécessitait la chose. Ces bâtiments, à la Pointe-Lévis, sont tous recouverts d'un toit, mais ils sont aérés de façon qu'il y existe toujours un courant d'air, ce qui donne beaucoup de confort aux animaux. Ces bâtiments ne sont qu'à environ 300 verges de l'endroit où les vaisseaux viennent accoster au quai du Grand-Tronc, et le vaisseau du plus fort tonnage qui vient dans ce port peut très facilement accoster à ce quai à toute heure de la marée, et on peut amener les animaux du Grand-Tronc, les mettre directement dans les bâtiments et les y laisser aussi longtemps que le désirent les expéditeurs. De là on peut les conduire à bord du steamer, qui n'est qu'à une distance de 300 verges, comme je l'ai dit. Outre les moyens qu'on trouve sur le quai du Grand-Tronc, il y a plusieurs autres quais à Québec-Sud que traverse ce chemin de fer, et où les animaux peuvent facilement s'embarquer. Le président de la *Québec Warehouse Company*, qui est ici présent, pourra peut-être vous donner plus de renseignements que moi sur les autres quais de Québec-sud, dont l'un se trouve immédiatement en amont et l'autre immédiatement en aval du quai du Grand-Tronc. Si les expéditeurs le désirent, on peut amener les animaux le long des steamers et les mettre à bord immédiatement; ou si on désire faire reposer les animaux, il y a d'amples moyens pour cela, et tous les quais dont j'ai parlé sont à une très courte distance des bâtiments où seraient mis les animaux. Je dirai que les bâtiments destinés aux animaux sont à bien moins qu'un ½ mille de l'un ou l'autre quai. La *Quebec Warehouse Company*, propriétaire des deux quais auxquels j'ai fait particulièrement allusion, désire voir ce commerce se faire à la Pointe-Lévis. S'il y avait une perspective raisonnable de voir le commerce augmenter, elle développerait davantage ces moyens de logement pour les animaux. Les moyens qui existent maintenant à la Pointe-Lévis suffisent pour le moment, dans tous les cas. Les moyens de logement qu'on trouve à cet endroit valent bien mieux que ceux qui existent à Montréal. Les cours à bestiaux, à Montréal, sont à une longue distance du point d'embarquement, et il faut conduire les animaux par les rues encombrées, dans la chaleur du jour; et très souvent j'ai vu les animaux couchés d'épuisement tout le long du trajet des cours aux vaisseaux. Ceci ne pourrait jamais arriver à la Pointe-Lévis, parce qu'on pourrait faire reposer les animaux dans les bâtiments, qui sont très près des quais, et on n'aurait à les conduire qu'à une très courte distance.

Par M. Turner:

Q. Est-il à votre connaissance qu'on a, l'année dernière expédié des animaux de la Pointe-Lévis à Montréal pour les exporter de Montréal en Angleterre?—R. Je ne le sais pas.

M. Turner.—Je puis dire qu'il en est ainsi.

M. Burstall.—Très probablement, mais je n'en ai pas de connaissance personnelle.

M. Turner.—Je dirai qu'on a expédié une certaine quantité d'animaux, 70 ou 80, de Lévis à Montréal, et de là en Angleterre.

M. Burstall.—Il me semble que c'est une manière d'agir très insensée de la

part des propriétaires des animaux, car ils ont eu à faire un trajet plus long en chemin de fer, et ils n'ont pas, à Montréal, les mêmes facilités pour les embarquer.

Par M. Smith :

Q. C'était peut-être des animaux qui n'ont pas été vendus à Lévis et qui ont été expédiés à Montréal pour trouver un marché ?

M. TURNER.—La raison qne j'ai entendu répéter est qu'on ne s'était pas assuré de l'espace pour les animaux à bord des vaisseaux partant d'ici, et on croyait qu'il leur faudrait attendre longtemps avant de pouvoir les expédier en Angleterre.

Q. Vous assistiez à l'assemblée de la chambre de commerce ici quand la question de l'expédition des animaux du port de Québec vint sur le tapis ?—R. Je ne me le rappelle pas.

Q. Vous avez peut-être entendu dire que l'assemblée a eu lieu. C'était une assemblée convoquée spécialement pour s'occuper du mérite de la question, à savoir, si les animaux pouvaient être expédiés du port de Québec avec profit ou non. On a dit, à cette assemblée, que, relativement au commerce d'animaux, à Québec, il en dépendait beaucoup des marchands de bois ici. On a dit que le bois était la première partie de la cargaison qui était frétée, que les animaux venaient ensuite, et que si l'espace pour les animaux était engagé avant l'espace pour le bois, le commerce pourrait se développer.

M. BURSTALL.—Il pouvait en être ainsi il y a une couple d'années, mais il s'est opéré de grands changements depuis cette époque. Je sais que, l'année dernière, ces steamers ont été frétés pour les animaux avant de l'être pour les madriers. Et ça été plus particulièrement le cas relativement au bétail maigre expédié à la côte-est de l'Angleterre.

Q. Ne pensez-vous pas que, si les marchands de bois de Québec prenaient des intérêts dans ce commerce, et que si le frètement des steamers était pour les animaux et le bois réunis, il nous serait plus possible d'obtenir le commerce d'animaux pour le port de Québec ?—R. C'est faire retomber sur les marchands de bois une responsabilité qu'en ma qualité de marchand de bois je ne veux pas assumer.

M. TURNER—Je ne vous demande pas de fréter un vaisseau sans vous assurer d'abord que vous pouvez fréter à votre tour l'espace que les animaux occuperaient. Vous savez que nous voulons avoir ce commerce d'animaux à Québec si nous le pouvons, et qu'en votre qualité de Québecquois vous êtes intéressé à l'affaire. C'est pourquoi je vous pose la question, comme à un de nos principaux marchands qui expédie considérablement de Montréal. Si le frètement combiné des vaisseaux à bois pouvait se faire, je crois que cela contribuerait beaucoup pour développer le commerce à Québec ?—R. Je ne pense pas que les marchands de bois de Québec connaissent le commerce d'exportation d'animaux. Ce procédé nous lancerait dans une branche d'affaires entièrement nouvelle.

Par M. Smith :

Q. En coûterait-il plus d'amener les animaux à Québec et les expédier d'ici que de les amener à Montréal ? Je suppose que les frais supplémentaires de transport de Montréal à Québec seraient plus considérables que si on les amenait à Montréal pour les embarquer à cet endroit.

M. TURNER.—Les frais seraient probablement plus élevés. Mais les dépenses sur place, à Québec, sont bien moindres qu'elles ne le sont à Montréal, et je pense qu'à la fin il en coûterait meilleur marché de les expédier à Québec.

Q. Vous dites qu'une consignation d'animaux doit coûter moins cher de Québec que de Montréal, si on établissait un taux convenable dans pareil cas ?—R. Oui ; je le crois.

Q. De sorte que vous avez les frais supplémentaires de transport de Montréal à Québec en chemin de fer, mais les animaux auraient l'avantage d'avoir une température plus fraîche et d'être mieux traités ici, et que partant ils pourraient avoir plus de valeur à leur arrivée de l'autre côté ?—R. Oui. Si les animaux viennent d'une certaine distance dans l'ouest d'Ontario, le transport de Montréal à Québec ne doit

pas être grand'chose; mais ceci, je suppose, est une question du ressort des compagnies de chemins de fer.

M. TURNER.—Je puis dire que les exportateurs d'animaux, à une assemblée que nous avons eue ici, ont déclaré de la manière la plus catégorique que pour ce qui est des lignes Dominion, Allan et Beaver, les chances que nous avons d'obtenir d'elles qu'elles prennent les animaux à Québec, étaient très précaires. Si nous tenons compte du fait qu'en 1889 seize vaisseaux ont chargé de bois à Québec, tandis qu'en 1890 il y en a eu quarante, vous verrez que c'est une augmentation très considérable. Or ces vaisseaux auraient de la place pour une quantité très considérable d'animaux. Nous devons nous rappeler que plus la quantité d'animaux expédiés de Québec sera considérable, plus ce commerce prendra racine dans le port de Québec. Pour ce qui est du transport je dirai que M. Burstall n'était pas ici hier quand les témoignages ont été entendus; on a dit que les frais de transport étaient d'environ 50 à 60 centins par tête de Montréal à Québec. Il leur faut environ dix heures pour venir de Montréal ici en chemin de fer, tandis que par steamers ce trajet prend fréquemment de douze à trente-six heures à se faire. Grâce aux mesures que nous pouvons prendre pour le bétail dans le port de Québec, il en coûterait de beaucoup meilleur marché d'expédier les animaux d'ici que de Montréal. Les moyens d'accommodement pour le bétail seraient à bien meilleur marché ici qu'à Montréal. Je pense qu'on pourrait facilement économiser 50 centins. On doit aussi se rappeler que nous n'exigeons rien des animaux expédiés de ce port. Les marchands d'animaux avec qui j'ai parlé ont tous dit que la différence en faveur de Montréal se trouverait dans les frais de transport entre Montréal et Québec, mais je pense que cela ne serait relativement rien lorsque nous tenons compte des avantages qu'offre Québec.

M. BURSTALL.—Et on doit aussi tenir compte de la distance qu'il leur faut faire parcourir aux animaux des cours au steamer, à Montréal. Vous devez vous rappeler les pertes d'animaux et le mal que le bétail prend pendant ce trajet, et prendre aussi en considération les facilités que nous avons à Québec. Je crois que, tout considéré, il en coûterait meilleur marché aux exportateurs d'expédier leurs animaux d'ici.

Ceci termine la déposition du témoin.

L'honorable H. G. JOLY DE LOTBINIÈRE, président du conseil d'agriculture de la province de Québec, et ex-premier ministre de la province de Québec, dépose comme suit:—

Par M. Smith:

Q. M. Joly, vous avez entendu dire que cette enquête a été instituée par le gouvernement dans le but de s'enquérir des faits relatifs au commerce d'exportation d'animaux du Canada. Le gouvernement, comme de raison, connaît les facilités qu'offre Québec pour l'expédition des animaux et autres articles de commerce, mais l'enquête qui se fait a pour but de consigner dans un dossier des témoignages sur l'affaire. On recueille ces témoignages pour les expédier au gouvernement en Angleterre. Il siège, présentement, en Angleterre, un comité chargé de prendre des témoignages sur le bill présenté par M. Plimsoll, lequel projet propose d'abolir l'importation d'animaux sur pied en Angleterre?—R. Oui; j'ai suivi l'enquête à Montréal. Comme vous, d'autres et moi ont une connaissance étendue de ce commerce.

M. SMITH—Oui; nous n'ignorons pas l'étendue du commerce d'exportation d'animaux sur pied entre le Canada et l'Angleterre, mais les témoignages entendus aujourd'hui consigneront les faits, tout comme s'ils se donnaient devant le comité qui siège en Angleterre. Avez-vous une opinion a exprimer sur le sujet, sur les facilités qu'offre Québec pour l'embarquement du bétail, et sur le fait qu'ils sont supérieurs aux facilités que possède Montréal, car vous savez que Montréal est aujourd'hui réellement l'endroit pour l'expédition des animaux?—R. Je ne puis entreprendre de donner des renseignements sur le mode voulu d'expédition des animaux, mais quant aux facilités qu'offre Québec, je crois certainement qu'elles sont bien supérieures à

celles de Montréal. Il y a un point particulier qui a attiré mon attention en lisant le rapport de l'assemblée d'hier, et bien que, dans tous les cas, j'aurais assisté à l'enquête aujourd'hui, vu que la question a une grande importance pour la classe agricole, à la prospérité de laquelle il est de mon devoir de m'intéresser, tout de même, à raison des déclarations que j'ai lues dans les journaux, j'ai cru qu'il était davantage de mon devoir d'être présent aujourd'hui. Une chose qui a été dite devant la commission hier me faisait un devoir impérieux d'assister à cette enquête. Cette chose a été dite par M. Burnstall et M. Turner. Il s'agit de la mortalité considérable parmi les animaux, pendant le trajet en steamer de Montréal à Québec. Je suis très impressionné des remarques de M. Burstall et de M. Turner relativement à cette affaire.

M. Price—On a dit ici que la chambre de commerce avait tenté d'obtenir la statistique de la mortalité parmi les animaux de Québec à Montréal et qu'elle n'avait pas réussi.

M. Joly de Lotbinière—Cela ne me surprend pas. Les steamers dont les les armateurs sont à Montréal et qui sont représentés par leurs agents à Montréal ont des intérêts à l'encontre de Québec. Je ne m'étonne pas qu'ils refusent de donner des informations sur la mortalité des animaux entre Montréal et Québec, et que, malgré le fait qu'ils ont les informations à leur disposition, ils refusent de les donner. Le simple fait qu'ils ont refusé de les donner, après en avoir reçu la demande catégorique, démontre que les compagnies ont intérêt à faire le commerce à Montréal. Après qu'on a dit que la mortalité entre Montréal et Québec est très considérable, tout homme de bon sens conclura immédiatement que cette déclaration veut dire bien des choses, puisque les compagnies ont refusé de donner aucune information sur ce qu'était cette mortalité. Dans tous les cas elles ont refusé de contredire la chose comme elles auraient pu le faire facilement, je le suppose, en donnant les chiffres officiels exacts. Demeurant, comme je le fais, sur les rives du Saint-Laurent, à environ 40 milles en amont de Québec, je me trouve être en position de connaître quelque chose de la mortalité parmi les animaux dans le trajet de Montréal à Québec, et si j'avais été prêt à temps à donner ces renseignements j'aurais pu obtenir des données estimatives qui, (bien qu'elles n'auraient pas été un état officiel des pertes) aurait jeté un peu de lumière sur le sujet. J'aurais pu apporter le témoignage d'un grand nombre de personnes qui vivent sur les rives du Saint-Laurent, qui donnerait une idée de ce qu'est la mortalité jusqu'à un certain point. A la Pointe du Platon j'ai souvent vu des animaux morts flotter sur le fleuve. Je puis nommer des individus qui m'ont dit que, chaque été, ils font beaucoup d'argent avec les carcasses des bêtes à cornes qu'ils prennent sur le fleuve. Les animaux jetés par-dessus bord des steamers viennent à la rive et y restent à marée basse. Il est bien compris par ceux qui font ce métier que ces animaux seront jetés à la grève. Ils prennent la peau et les pieds, et ils font bouillir le suif et en font du savon. Grand nombre de personnes m'ont dit qu'elles avaient réalisé de jolies sommes avec les carcasses qui viennent à terre. Si on en avait le temps, j'aurais trouvé ces renseignements pour la commission, mais j'entends le faire dans tous les cas, pour ma satisfaction personnelle, car je crois que cette question reviendra sur le tapis. Je vais faire, dans les paroisses avec lesquelles je suis en rapport, des recherches qui me permettront de donner des chiffres pour faire voir le nombre d'animaux qui, chaque été, sont jetés par-dessus bord entre Montréal et Québec et qui meurent dans ce trajet. J'ai essayé de trouver comment on pourrait arriver à ces renseignements d'une façon quelque peu exacte si on ne peut les avoir d'une manière précise. Je vais prier quelques-uns de nos journaux ici, qui ont des souscripteurs dans les paroisses échelonnées sur les rives du Saint-Laurent, particulièrement entre Québec et Trois-Rivières, de leur demander de donner telles informations qui nous permettront de nous faire une idée du nombre d'animaux morts qui sont jetés par-dessus bord entre Montréal et Québec. Je crois que lorsqu'on aura eu ces renseignements, le public sera étonné de constater le nombre d'animaux qui sont morts entre Montréal et Québec et qui ont été jetés par-dessus bord.

M. SMITH—Alors, le fait que des animaux meurent et qu'ils sont jetés par-dessus bord est de quelque avantage pour la population qui vit sur les rives du fleuve. Naturellement, les compagnies d'assurance perdent sur le bétail mort, mais il y a une autre classe de la société qui semble en retirer un gain considérable. Je présume que tous refuseront de donner des informations qui seraient de nature à leur enlever le bénéfice de ce commerce.

M. JOLY—J'en connais quelques-uns, dans tous les cas, qui me diront la vérité, et j'espère obtenir des renseignements qui seront utiles, sinon aujourd'hui, du moins plus tard.

Q. Combien la carcasse d'un gros animal leur rapporterait-elle? Pensez-vous qu'elle leur rapporterait $10?—R. Oh, plus que cela, je crois. Je n'ai pas fait de recherche particulière quant à cela, car j'ai été plus impressionné du nombre d'animaux qu'on repêchait de cette façon que de la somme exacte des profits qu'ils en retiraient. C'est tout simplement en lisant dans les journaux les témoignages dont j'ai parlé que j'ai mentionné le fait à quelques-uns de mes amis, et je leur ai dit que si j'avais été prêt, j'aurais été en mesure de démontrer que la mortalité était considérable parmi les animaux expédiés de Montréal à Québec.

Par M. Turner:

Q. Dans ces circonstances, vous croyez que les taux d'assurance sur le bétail devraient être plus bas lorsque les animaux sont expédiés de Québec que lorsqu'ils sont expédiés de Montréal?—R. Certainement, parce que le trajet de Montréal à Québec semble être la partie la plus difficile de la traversée. On a déjà dit, et je le repète maintenant pour l'appuyer davantage, que les lignes de steamers devraient connaître ce qu'est la mortalité entre Montréal et Québec. Elles ont refusé de donner ce renseignement, et s'il peut se faire que ce que j'ai dit, ou ce que M. Burstall et M. Price ont dit, soit une exagération, il est, je crois, du devoir des compagnies maritimes de le contredire. Elles ont les chiffres officiels et elles peuvent dire facilement ce que sont les pertes entre Montréal et Québec.

M. TURNER—Je crois comprendre que les compagnies maritimes n'ont pas exactement refusé de donner un état des pertes totales survenues dans le cours du trajet sur le fleuve, mais la règle suivie est qu'à l'arrivée du vaisseau à sa destination ils transmettent tout simplement par le câble le chiffre de la mortalité totale, et ils ne tiennent pas un registre du nombre d'animaux qui meurent entre Montréal et Québec.

M. SMITH—Oui; je crois comprendre qu'ils tiennent simplement un état du nombre total d'animaux perdus pendant la traversée, et ils n'inscrivent pas sur le livre de loch du vaisseau les détails de la mortalité. Lorsque j'ai demandé: "Est-ce que les câblegrammes transmis ici donnent les causes de la mort des animaux, à savoir, si c'était par suite de suffocation pendant la traversée ou par suite de la chaleur en descendant le fleuve," ils ont répondu qu'ils n'avait pas de renseignements à ce sujet. Quelquefois, pendant la tempête, les animaux se fracturent les jambes lorsque les toquets ne sont pas bien assujettis et qu'ils cèdent sous le poids des animaux. Dans ce cas, la preuve était que les animaux sont abattus pour les empêcher de souffrir.

Par M. Smith:

Q. Vous pourrez peut-être exprimer votre opinion, M. Joly, sur ce que serait les résultats pour le Canada si M. Plimsoll réussissait à faire prohiber l'exportation des animaux sur pied du Canada en Angleterre?—Je crois que les résultats seraient déplorables.

Q. Vous pensez que les conséquences pour le Canada seraient déplorables si ce bill devenait loi?—R. Oui; je crois que les conséquences seraient déplorables. Nous faisons présentement des efforts pour améliorer la race de nos animaux dans la province de Québec, et je pense que ce serait une très grande cause de découragement, non seulement pour nous, mais aussi pour les éleveurs d'Ontario et pour les ranches de l'ouest, si ce commerce était prohibé du Canada.

Q. Existe-t-il des raisons pour que les cultivateurs de la province de Québec ne puissent pas suivre l'exemple des cultivateurs de l'ouest d'Ontario dans l'élevage de

cette sorte d'animaux qu'on appelle " bétail d'engraissement " dans le but de les expédier de Québec en Angleterre ? Existe-t-il une raison pour que les cultivateurs de Québec soient en arrière des cultivateurs d'Ontario dans ce commerce, qui, me dit-on, est très profitable ?—R. Quand je dis que l'adoption de ce bill sera une cause de grandes pertes pour les cultivateurs de la province de Québec, je devrais dire aussi que ce sera pour eux une cause de pertes moindre que pour les cultivateurs des prairies d'Ontario, et voici pourquoi : On fait présentement de grands efforts pour encourager l'industrie laitière dans la province de Québec, et aujourd'hui le travail, tant des institutions publiques que des particuliers, est dirigé dans le but d'introduire l'industrie laitière, telle que des beurreries, des fromageries etc., dans la province. Il est bien connu que cette espèce de gros animaux, qui est la meilleure pour la boucherie, n'est pas considérée la meilleure pour des fins de laiterie. Nous avons eu récemment un concours public des meilleurs cultivateurs de la région de Montréal, auquel 34 cultivateurs ont pris part, et sur tous les animaux de ces 34 cultivateurs nous n'avons trouvé qu'un seul taureau qui n'était pas de l'espèce Ayrshire. Nous avons eu un Holstein, un Jersey et un Guernsey. On sait que ces animaux sont beaucoup plus légers que les Durham ou les Hereford, et qu'ils ne conviennent pas tout aussi bien à la boucherie que ces dernières espèces.

Q. Cela n'affecterait pas autant la province de Québec que les cultivateurs de l'ouest, à raison des efforts qu'on fait pour introduire une race d'animaux qui conviennent mieux à l'industrie laitière qu'à la boucherie ?—R. Je ne pense pas que cela affecterait autant la province de Québec que la province d'Ontario.

Q. Je vous ai dit qu'il était en preuve devant la commission qu'on avait constaté que l'exportation de vaches sur le point de mettre bas était très profitable, et que vaches et veaux se vendaient très facilement de l'autre côté, particulièrement lorsque les vaches avaient leur veau avec elles.

M. Joly.—Je n'en ai pas de doute ; et on pourraît peut-être créer un commerce dans ce sens, dans la province de Québec. On peut exporter d'excellentes vaches à lait de la province de Québec, parce que les vaches canadiennes, pour ce qui est de leurs qualités laitières, sont exellentes. Elles tiennent assez des Jerseys et des Guernesey pour être véritablement de bonnes vaches laitières. On pourrait peut-être faire un grand commerce de cette race de vaches dans la province de Québec.

Ceci termine la déposition du témoin.

Joseph Alphonse Couture, sous-inspecteur vétérinaire en chef du Canada, et inspecteur vétérinaire du port de Québec, dépose comme suit :—

Par M. Smith :

Q. Vous êtes depuis plusieurs années inspecteur dans le port de Québec ?—R. Oui, depuis onze ans.

Q. Vous avez examiné tous les animaux expédiés de Québec l'année dernière ? —R. Oui ; il a été expédié plus de 2,000 têtes, l'année dernière, de Québec, et je les ai tous examinés. J'exerce ces fonctions depuis 1879.

Q. Vous dites qu'il s'est expédié l'année dernière de Québec 2,000 têtes d'animaux ?—R. Oui ; mais avant cela il ne s'était pas exporté d'animaux d'ici pour en parler, depuis cinq ou six ans.

Q. D'où venaient ces animaux qui ont été expédiés de Québec ?—R. Ils venaient tous de Montréal.

Q. Les animaux ont-ils été inspectés dans cette dernière ville par le Dr McEachran, inspecteur vétérinaire ?—R. Non ; ils sont directement venus ici par chemin de fer et ont été examinés par moi.

Q. Quel était le but d'envoyer ici ces 2,000 têtes d'animaux pour être expédiées ? —R. Parce que les steamers ont pris la plus grande partie de leur cargaison à Québec et qu'on a dû envoyer les animaux ici pour les embarquer à bord des steamers.

Q. Les vaisseaux qui ont transporté les animaux de Québec en Angleterre étaient-ils des navires allant à la cueillette ?—R. Oui.

Q. Ces steamers ont-ils d'abord été à Montréal ?—R. Je ne puis dire, mais je ne pense pas ; je sais qu'un steamer n'est pas allé à Montréal.

Q. Ils ont pris toute leur cargaison ici ?—R. Oui ; mais je ne suis pas en mesure de dire si les vaisseaux sont allés à Montréal ou non.

Q. Avez-vous trouvé les animaux en bon état lorsqu'ils sont montés à bord des steamers ici ?—R. Oui ; je les ai trouvés en aussi bon état que des animaux pouvaient l'être. Ils n'ont pas souffert de la chaleur pendant le trajet de Montréal à Québec. Ils n'ont pas souffert du tout sous ce rapport. Ils étaient en bon état, parfaitement rafraîchis lorsqu'ils sont arrivés ici.

Sont-ils descendus au bassin Louise ?—R. Oui.

Q. Et les facilités qu'on avait à cet endroit pour les embarquer étaient parfaitement bonnes ?—R. Oui ; les facilités pour amener les animaux et les embarquer sont très bonnes. S'il y avait ici une organisation pour s'occuper de l'expédition des animaux, le bétail pourrait s'embarquer plus facilement à Québec qu'à tout autre endroit que je connaisse.

Q. Est-ce que quelques-uns des animaux qui ont été pris à bord du premier vaisseau qui s'est chargé ont sauté à l'eau ?—R. Non.

Q. Se sont-ils échappés dans les rues, ou est-il arrivé quelque chose de ce genre ? —R. Non.

Q. N'a-t-on pas eu des difficultés à les embarquer ?—R. Il y a eu des difficultés. Il y a eu d'abord un retard de 3 ou 4 heures, causé par quelques difficultés avec les journaliers de bord. Il y a eu des difficultés entre la société des journaliers de bord et le capitaine du vaisseau ou l'agent, et l'embarquement des animaux a été retardé de 3 ou 4 heures. Il y avait une telle foule sur les quais qui était venue assister au chargement des animaux qu'elle a été quelque peu une cause d'embarras. C'étaient des curieux pour assister au chargement de la première cargaison ; mais les autres steamers ont été chargés sans aucune difficulté.

Q. La société des journaliers de bord s'est-elle mêlée de l'embarquement des animaux ?—R. A-t-elle forcé le capitaine à remettre les animaux à terre pour ramener à bord chaque animal par la tête ?—R. Non ; je ne le pense pas.

Q. Alors, il n'y a rien de vrai dans ces histoires qu'on a fait circuler à ce sujet ? —R. Non.

Q. Dans quelle partie de la transaction les journaliers de bord sont-ils intervenus ? Qu'avaient-ils à voir à cette affaire ?—R. Je ne connais pas la nature de la difficulté, mais je sais que comme fait l'embarquement des animaux a été retardé de 3 ou 4 heures. Le capitaine du vaisseau m'a dit que rien ne pouvait se faire pour le chargement des animaux parce que les journaliers de bord n'étaient pas satisfaits.

Q. Est-ce que des retards de cette nature sont survenus dans la suite ?—R. Non.

Q. Si on avait vu les journaliers de bord avant l'arrivée des animaux et qu'on eût obtenu leur permission, est-ce qu'on n'aurait pas pu embarquer les animaux immédiatement ?—R. Je ne puis dire quant à cela.

Q. Les animaux furent finalement embarqués en très bon état ?—R. Oui ; ils ont été embarqués en excellent état.

Q. A votre avis, les facilités pour l'embarquement des animaux sont-ils meilleurs dans le bassin de Québec que du côté de la Pointe-Lévis ?—R. S'il existe des moyens de logement convenables pour les animaux aux bassins, il serait beaucoup plus facile de les embarquer à cet endroit qu'à la Pointe-Lévis. Les animaux seraient plus près du steamer, et il n'y aurait aucun obstable.

Q. Quand vous parlez de moyens de logement, entendez-vous dire l'érection de bâtiments ?—R. Oui ; je veux dire que s'il y avait des bâtiments érigés ici, il y aurait plus de facilités pour l'embarquement des animaux.

Q. Ne vaut-il pas mieux amener le wagon de chemin de fer le long du vaisseau pour les embarquer directement à bord du steamer ?—R. Ceci ne peut se faire aussi facilement à l'avenir, particulièrement à cause de l'examen vétérinaire. Il faut construire des bâtiments sur le quai, afin que l'examen vétérinaire puisse se faire parfaitement et avec plus de facilité. Si nous avions des bâtiments à bestiaux sur les quais

de Québec, nul port dans le monde n'aurait de meilleures facilités que nous en aurions ici.

Q. C'est tout ce dont le port de Québec a besoin?—R. C'est surtout ce dont on a besoin. Mais toutes ces améliorations peuvent se faire à peu de frais si nous avons le commerce ici.

Q. Si vous aviez un endroit pour y loger les animaux, tel qu'une cour à bestiaux, ils n'auraient pas besoin de se reposer avant de s'embarquer?—R. Oh, non; il leur faudrait tout simplement pied à terre afin de passer à l'examen.

Q. On pourrait les faire monter à bord du vaisseau immédiatement après l'examen?—R. Oui; on pourrait les mettre à bord immédiatement.

Q. Il n'y aurait pas d'autre retard que vous sachiez?—R. Il ne pourrait y avoir d'autre retard, parce que, à mon avis, les facilités sont meilleures du côté de Québec qu'à la Pointe-Lévis.

Q. Combien de temps vous faudrait-il pour examiner, disons, un chargement de 400 animaux?—R. Il faudrait, je suppose, environ une heure.

Q. Vous n'examinez pas chaque animal en particulier?—R. Nous ne faisons pas un examen particulier de chaque animal. Nous les examinons par petits troupeaux d'une douzaine à la fois, mais pour les hommes de notre profession, qui ont la pratique et l'expérience de ces examens, il est très facile de dire, du premier coup d'œil, si un animal est en état d'être expédié ou non. Si on voit qu'un animal paraît triste et fatigué, il est mis à part et examiné particulièrement.

Q. Vous êtes au courant du mode d'expédition des animaux à Montréal?—R. Oui; je connais le mode d'expédition des animaux à Montréal.

Q. Vaut-il mieux, à votre avis, que les animaux soient expédiés de Québec ou de Montréal?—R. En tant qu'il s'agit de la santé des animaux, il n'y a pas le moindre doute que Québec vaut bien mieux que Montréal. L'embarquement se fait ici sans fatigue inutile pour les animaux.

Par M. Turner:

Q. Voudriez-vous avoir l'obligeance de dire quelle est l'espèce d'animaux élevés dans les townships de l'est de la province de Québec et s'ils conviennent à l'exportation en Angleterre?—R. Oui; les animaux élevés dans les townships de l'est sont propres à l'exportation, et le fait est qu'aujourd'hui on en exporte un grand nombre de cette région; mais ils sont envoyés à Montréal pour les expédier en Angleterre. On pourrait tout aussi bien les amener à Québec pour les exporter, si les lignes de chemins de fer voulaient les transporter à des prix raisonnables. Si on pouvait les transporter des townships de l'est à Québec à aussi bon marché qu'on les transporte à Montréal, je ne vois pas pourquoi on ne les amènerait pas ici. Nous avons expédié de Québec des animaux des townships de l'est. En 1881, j'ai vu un bon nombre d'animaux expédiés de Lennoxville et de Compton par le port de Québec.

Par M. Smith:

Q. Savez vous si les animaux élevés dans les environs de Québec sont propres à l'exportation en Angleterre?—R. Comme l'a dit l'honorable M. Joly, la plus grande partie des animaux qu'on élève ici sont des animaux de races laitières, mais dans les townships de l'est la plupart sont des animaux pour la boucherie.

Par M. Price:

Q. Est-ce que la loi n'exige pas que l'inspecteur vétérinaire examine les animaux et donne un certificat de santé avant qu'il ne soit mis à bord?

M. Smith.—Oui; et l'inspecteur vétérinaire est tenu de prendre la responsabilité s'il déclare par son certificat que les animaux sont exempts de maladie, et si l'on constatait dans la suite qu'ils sont atteints de maladie, sur lui retomberait la responsabilité.

Le Dr Couture.—Quand je dis que les animaux sont inspectés par petits lots de douze, je devrais m'expliquer: On fait sortir les animaux par petits nombres des wagons de chemin de fer, et chaque lot est mis ensemble du moment qu'ils sont descendus. Nous les examinons superficiellement. Nous les regardons avec soin, et,

comme je l'ai dit, un vétérinaire d'expérience peut déclarer sur le champ s'il y a un animal qui paraisse triste ou malade. Si nous trouvons un animal semblable dans le nombre, nous l'en faisons sortir et nous en faisons un examen particulier. Ce sont là les instructions que les autorités nous ont données.

Par M. Turner :

Q. Relativement au retard causé par la difficulté survenue entre les journaliers de bord et le vaisseau, est-ce que cette difficulté n'est pas venue à la suite du fait que les bouviers sont descendus à Québec par le vapeur de la Compagnie du Richelieu pour l'embarquement des animaux ? Les animaux étaient arrivés le matin, avant que les bouviers ne fussent rendus pour voir à ce que les animaux fussent convenablement mis à bord ?—R. Je comprends que le retard a eu pour cause l'arrivée tardive des bouviers. Ce fut là la première cause du retard, mais il y eut plusieurs causes de retard ce jour-là. Le capitaine m'a dit qu'il y avait eu des difficultés de retenir l'immense foule qui regardait embarquer les animaux.

Q. Est-il à votre connaissance que les commissaires du havre se proposent de construire les bâtiments et les enclos nécessaires aux animaux, à Québec ?—R. Oui ; je sais qu'ils se proposent de le faire, et je crois que les commissaires du havre, ou une compagnie, se proposent de donner au commerce d'animaux toutes les facilités nécessaires pour faire du dock St-Louis le meilleur endroit pour en expédier des animaux. Je répète de nouveau qu'il ne faudrait pas une très forte somme d'argent pour exécuter ce projet. L'automne dernier, j'ai eu plusieurs conversations avec des exportateurs d'animaux sur l'organisation d'une compagnie pour donner à ce commerce toutes les facilités nécessaires.

Par M. Smith :

Q. Existe-t-il quelque chose, à votre idée, qui pourrait empêcher d'expédier des animaux d'une manière aussi profitable de Québec que de Montréal ?—R. Non ; il n'existe rien ; et cela serait de beaucoup plus sain pour les animaux, et il y aurait moins de fatigue pour eux s'ils étaient expédiés de Québec. Les frais de transport par chemin de fer ne sont que de 50 centins par tête de Montréal à Québec, mais ceci est compensé par d'autres avantages que les expéditeurs d'animaux ont dans ce port, car la nourriture des animaux serait ici de beaucoup meilleur marché.

Q. Et peut-être qu'il y aurait moins d'assurance ?—R. Bien, je n'en dis trop rien.

Q. Mais si le commerce d'animaux devenait une chose établie, ici, et si on évitait ainsi le risque de la mortalité entre Montréal et Québec, je présume que les compagnies d'assurance réduiraient leurs taux si le risque était moindre ?—R. Je ne suis pas prêt à me prononcer sur la réduction des taux d'assurance, mais il en coûterait assurément moins de nourrir les animaux ici pendant qu'ils sont à attendre le steamer. A Montréal, il leur faut nourrir les animaux pendant un espace de temps qui varie de 24 à 72 heures. Le foin leur coûte $18 la tonne, et le grain moulu est aussi très élévé, tandis qu'en arrivant ici les animaux peuvent s'embarquer presque immédiatement après avoir passé à l'examen du vétérinaire, et cela compenserait les 50 centins par tête qu'il faudrait payer de plus pour le transport de Montréal.

Q. Il paraît, cependant, qu'il y a de grandes difficultés à surmonter pour arriver à introduire le commerce ici. Les expéditeurs d'animaux ne sont pas bien familiers avec le commerce qui part du port de Québec, et leur but est d'expédier les animaux aussi rapidement que possible. Ils ne tiennent pas fort à s'aventurer dans une nouvelle ligne d'affaires, en expédiant d'ici ?—R. Je sais, comme question de fait, d'après une conversation que j'ai eue, que les exportateurs d'animaux expédieraient de Québec, de préférence à Montréal, si les marchands de bois consentaient à faire des arrangements sur les vaisseaux pour l'expédition des animaux de Québec. Dans le cours d'une conversation que j'ai eue avec des expéditeurs d'animanx, ceux-ci me dirent : " Nous sommes prêts à prendre des actions dans une compagnie organisée pour exporter des animaux de Québec, dès que nos marchands de bois expédieront de Québec."

Q. Est-ce que les marchands de bois n'expédient pas de Québec ?—R. Je ne sais pas, mais c'est ce que m'ont dit les exportateurs d'animaux.

Q. J'ai cru que les marchands de bois expédiaient tout leur bois de Québec ?—R. Je crois savoir qu'il s'est expédié de Montréal une quantité considérable de madriers venant d'Ottawa, l'année dernière.

Q. De sorte que les marchands de bois ont beaucoup à dire dans l'affaire ?—R. Oui, je le crois.

Par M. Turner :

Q. Ce n'est que depuis quelques années dernières qu'il s'est expédié du bois de Montréal. Il y a huit ou dix ans, tout le bois d'Ottawa était expédié de Québec, et je pense que les marchands de bois corroboreront ce que je dis ?—R. En parlant avec M. Bickerdike et M. Thompson, exportateurs d'animaux, que j'essayais d'engager à prendre des actions dans la compagnie que j'organisais, ces messieurs me dirent : " Nous sommes prêts à souscrire immédiatement quelques mille piastres chacun, mais vous devez essayer d'engager vos marchands de bois à nous aider."

Q. Et à moins d'obtenir des vaisseaux qui transportent du bois d'ici de donner de l'espace pour les animaux, ils ne pourraient faire le commerce ?—R. Ils pouvaient jusqu'à un certain point faire le commerce de Québec, mais ils ne voulaient pas expédier un aussi grand nombre d'animaux qu'ils l'eussent fait si les marchands de bois y avaient coopéré. Connaissant les facilités qu'ils ont dans ce port, les expéditeurs d'animaux sont prêts à expédier de Québec s'ils ont de bons steamers.

Q. Je suppose qu'un grand nombre de vaisseaux allant à la cueillette viennent ici, mais qu'on ne peut obtenir des vaisseaux de lignes régulières d'y arrêter ?—R. Je pense qu'il y aurait quelque difficulté à obtenir des vaisseaux d'arrêter ici. J'ai entendu dire, dans le cours de l'enquête, hier, que relativement à l'expédition de vaches à lait, on craignait qu'elles ne souffrent pendant la traversée. A mon avis, il n'y a assurément pas de danger pour que les vaches à lait ou les vaches portant veau souffrent. A la station de la quarantaine, ici, nous avons reçu d'Angleterre plusieurs milliers de vaches portant veau d'un très grand prix et des meilleures races, et 99 fois sur 100 les vaches et les veaux sont en parfait état.

Q. Elles ont leur veau pendant la traversée, et elles ne souffrent de rien ?—R. Elles n'ont pas souffert du tout, même quand la traversée était très orageuse. Assurément, si les Anglais peuvent expédier ici leurs vaches portant veau en bon état, nous devrions pouvoir de même leur expédier nos animaux en bon état.

Par M. H. M. Price :

Q. Je demanderais au Dr Couture si M. Bickerdike et M. Cunningham, exportateurs d'animaux, n'ont pas attiré son attention sur la position exceptionnellement favorable du bassin Louise pour l'expédition du bétail. N'ont-ils pas fait remarquer que la température était plus fraîche ici qu'à tout autre endroit du fleuve, et qu'il souffle toujours ici une brise qui rafraîchit les animaux ? Je sais que M. Bickerdike a attiré mon attention sur ce fait un jour, sur la jetée ?—R. Il est à ma connaissance que cette question a souvent fait le sujet de remarques. Nous avons très fréquemment parlé de l'affaire aux exportateurs d'animaux, surtout depuis qu'ils ont commencé à expédier des animaux de Québec. Cette question leur a fait beaucoup d'impression. Plusieurs exportateurs d'animaux m'ont dit qu'ils ne pouvaient trouver un meilleur endroit dans le monde que Québec pour expédier des animaux.

Q. Vous dites que la température ici est plus basse qu'en tout autre endroit et qu'il y a toujours une brise qui rafraîchit les animaux ?—R. Oui ; la température est plus basse, et il fait plus frais ici. La brise est souvent tellement forte ici que sur les docks nous avons de la difficulté à maintenir nos chapeaux.

Ceci termine la déposion du témoin.

WILLIAM B. HALL, de la ville de Québec, médecin vétérinaire pour l'artillerie royale canadienne, dépose comme suit :—

Par M. Smith :

Q. Avez-vous donné quelque attention à la question du commerce d'exportation d'animaux, M. Hall ?—R. Oui, monsieur; l'été dernier, le président et les membres de la chambre de commerce m'ont demandé de donner mon opinion sur les facilités qu'offre la jetée Louise pour l'expédition des animaux, et je l'ai fait. J'ai examiné l'endroit avec soin et j'ai constaté qu'il ne pouvait y avoir un endroit plus convenable en Canada pour l'expédition des animaux. J'ai constaté aussi que dans le cas où les animaux seraient malades ou indisposés lorsqu'ils arrivent ici, les moyens pour les faire revenir à la santé étaient excellents, les lieux étant dans le voisinage du plateau de Beauport, où se trouvent de riches pâturages en abondance; les animaux pourraient y rester un certain temps et se mettre en route ensuite dans un excellent état de santé.

Q. Vous avez été à Montréal et vous y avez assisté à l'expédition des animaux ? —R. Oui, monsieur.

Q. Et vous pensez que Québec est bien supérieur à Montréal comme lieu d'expédition pour les animaux ?—R. Oui ; Québec est bien supérieur.

Q. Et il y a plus de confort pour les animaux, ici ?—R. Oui; pour ce qui est du confort et de la santé des animaux et de leur accommodement sous tous rapports, Québec est de beaucoup supérieur à Montréal. Si les animaux étaient expédiés d'ici, on éviterait la mortalité qui arrive parmi eux entre Montréal et Québec.

Q. Vous pensez qu'il n'y aurait pas de mortalité si les animaux étaient expédiés de Québec, et amenés par chemin de fer de Montréal à Québec ?—R. Il n'y en aurait relativement pas, parce que les wagons sont toujours ouverts et qu'il y circule toujours une brise, de sorte que les animaux ont de l'air frais en abondance.

Par M. Turner :

Q. Voudriez-vous dire s'il serait profitable d'expédier à Québec non seulement du bétail gras, mais aussi les animaux plus petits, qu'on appelle " bétail d'engraissement " ?—R. Il vient sur le marché, ici, une certaine catégorie d'animaux des townships environnants, et, à mon avis, ils sont bien propres à l'exportation.

Q. Ce seraient des animaux d'engraissement ?—R. Oui.

Q. Y a-t-il beaucoup d'animaux de cette sorte propres à l'exportation ?—R. Oui ; nous avons ici une quantité considérable de " courtes cornes. "

Q. Pensez-vous que s'il y avait des acheteurs d'animaux ici ils pourraient acheter du voisinage un chargement complet ?—R. Oui ; on a expédié ici des animaux qui venaient des environs. MM. Towzer et Cie en ont expédié plusieurs chargements en Angleterre. C'était la même catégorie d'animaux que ceux qu'on élève dans les townships de l'est. Ce sont des animaux vigoureux que les cultivateurs en Angleterre achètent pour les engraisser pour la boucherie.

Par M. Smith :

Q. Pensez-vous qu'il y aurait moyen d'exporter du bœuf habillé du port de Québec ?—R. Non ; on n'élève pas ici la qualité convenable d'animaux pour le marché de viande d'Angleterre.

Q. Quelle espèce d'animaux élèvent-ils dans la région du lac St-Jean ?—R. Je pense que les animanx sont de petite taille dans cette région.

Q. Est-il à votre connaissance que des animaux de la région du lac St-Jean sont envoyés à Montréal pour de là être exportés en Angleterre ?—R. La chose peut se faire, mais je ne le sais pas. Je puis dire que les animaux qui viennent d'une certaine distance sur la rive nord sont d'une qualité bien inférieure pour des fins de boucherie que ceux qu'on élève sur la rive sud.

Ceci termine la déposition du témoin.

Louis Morin, de la ville de Québec, pilote entre Québec et la Pointe-au-Père, dépose comme suit :

Par M. Smith :

Q. Sur quel sujet désirez-vous exprimer votre opinion relativement à la présente affaire, M. Morin ? Avez-vous conduit des vaisseaux à bestiaux en bas du fleuve ?—R. J'ai servi pendant sept ans sur les vaisseaux de la ligne Allan, et depuis deux ans sur les vaisseaux de la ligne Hansa, lesquels transportent tous des animaux.

Q. Avez-vous constaté qu'on prenait bien soin des animaux à bord ?—R. Oui, on en prenait bien soin.

Q. Croyez-vous que le transport d'animaux vivants sur le pont des gaillards gênerait la manœuvre du vaisseau dans le mauvais temps ?—R. Cela ne gêne pas nos fonctions de pilotes. Vous m'avez demandé si on en prenait bien soin ? J'ai constaté parfois qu'on en prenait trop soin, car les hommes vont au milieu d'eux deux ou trois fois chaque nuit avec des lanternes, et ceci empêche quelquefois, jusqu'à un certain point, de voir en avant du vaisseau.

Q. Mais tout cela est en faveur du bon soin qu'on prend des animaux ?—R. Oui, les hommes sont constamment parmi les animaux, à voir à leur confort, à les soigner, et à s'assurer qu'ils ont ce qu'il faut pour manger et pour boire.

Q. N'avez-vous jamais vu des animaux mourir entre Québec et le Bic ou la Pointe-au-Père ?—R. Très peu sont morts entre ces deux endroits, mais ceux qui sont morts étaient malades avant d'embarquer, ainsi que j'en ai été informé par l'équipage.

Q. Vous n'avez jamais vu un vaisseau trop chargé du haut à cause de son chargement d'animaux sur le pont des gaillards ?—R. Non ; aucun des vaisseaux sur lesquels je me suis trouvé.

Q. Les vaisseaux sont tous bien arrimés, et vous n'avez jamais été témoin de pertes parce qu'ils étaient mal chargés ?—R. Oui, ils sont tous très bien arrimés, et ils n'ont jamais fait de pertes.

Q. Est-ce que les vaisseaux ont des éventails mécaniques pour donner de l'air aux animaux entre Québec et la Pointe-au-Père ?—R. Non, pas généralement ; ils n'ont pas besoin d'éventails mécaniques jusqu'à la Pointe-au-Père.

Q. Se servaient-ils des éventails pour descendre le fleuve et les mettaient-ils à terre à la Pointe-au-Père ?—R. Je crois que cela s'est fait, mais je ne l'ai jamais vu. Je pense qu'ils descendent les éventails à Québec ou à Rimouski et les mettent à bord d'un steamer qui remonte. Sur les vaisseaux de la ligne Hansa au service de laquelle je suis maintenant, ils ont des éventails mécaniques fixes.

Q. Connaissez-vous une autre ligne de steamers qui ait des éventails mécaniques fixes ?—R. Non ; les éventails mécaniques ont été récemment introduits sur les vaisseaux Hansa.

Q. Avez-vous entendu dire que la ligne Hansa était très heureuse dans le transport des animaux ?—R. Voilà deux ans que je suis au service de la ligne Hansa, et dans le cours de cette période je ne les ai vu jeter qu'un seul animal par-dessus bord. Cet animal est mort en descendant de Montréal.

Q. Semblaient-ils prendre grand soin des animaux sur cette ligne ?—R. Ils sont très prudents à l'endroit des animaux. Les officiers du vaisseau, comme les bouviers, vont parmi les animaux et prennent grand intérêt à leur bien-être.

Q. Avez-vous entendu dire que les bouviers qui traversent avec les animaux se plaignent de la manière dont on les traite à bord des vaisseaux de cette ligne ?—R. Non ; je crois qu'ils sont tous très satisfaits.

Ceci termine la déposition du témoin.

François-Xavier Lamarre, pilote entre Québec et la Pointe-au-Père, dépose comme suit :

Par M. Smith :

Je suis pilote des steamers des lignes Ross et Donaldson depuis huit ans, et dans le cours de cette période les vaisseaux de ces lignes ont transporté des chargements d'animaux.

Q. Avez-vous remarqué comment on prenait soin des animaux à bord de ces steamers ?—R. Oui; les animaux sont bien traités. Je me rappelle cependant qu'un steamer appelé le *Viking* a perdu 22 têtes d'animaux entre Montréal et Québec à cause de la grande chaleur. C'était un jour où il faisait très chaud, vers le milieu de juillet. Environ 500 ou 600 animaux quittèrent Montréal presque morts de chaleur, mais rendus en aval de Québec ils commencèrent à revenir à l'air frais, et en peu de temps ils se trouvèrent en excellent état.

Q. Je suppose que la chaleur intense est une chose très dangereuse pour les animaux ?—R. Oui, monsieur; c'est ce qui les tue. J'ai entendu dire aux hommes de ce commerce que le suif des animaux fondait à l'intérieur sous l'action de la chaleur et que cela les tuait.

Q. Que font-ils des animaux qui meurent ?—R. Ils les jettent par-dessus bord, entre Montréal et la Pointe-au-Père.

Q. Dès qu'ils meurent, on les jette dans le fleuve ?—R. Oui; et les animaux flottent sur l'eau et sont amenés à la côte, où ils sont repêchés par des bateaux.

Q. Vous avez entendu dire, je suppose, que ce commerce est toute une source de revenus pour les habitants le long du fleuve, lesquels repêchent ces animaux et en réalisent des profits ?—R. Un homme avait l'habitude de venir au bureau des pilotes et leur demandait de faire jouer le sifflet pour lui lorsqu'on jetait des animaux par-dessus bord. Il disait: "Si vous voulez faire jouer le sifflet, je vous donnerai tant pour cela."

Q. Vous pensez que c'est la chaleur qu'il fait dans le trajet de Montréal à Québec qui est la chose la plus dangereuse pour les animaux ?—R. Oui; c'est la chose la plus dangereuse, et c'est dans ce trajet qu'ils contractent des maladies. J'ai aujourd'hui acquis un peu d'expérience dans ce commerce, car je fais depuis longtemps le service sur les vaisseaux. Mais c'est particulièrement sur le *Viking* que j'ai remarqué cela.

Q. Vous pensez que si les animaux étaient embarqués à Québec il n'y aurait pas cette mortalité ?—R. Si les animaux étaient embarqués à Québec je crois que ceux-ci auraient eu la vie sauve.

Ceci termine la déposition du témoin.

E. T. Nesbitt, de la ville de Québec, marchand de bois et constructeur, dépose comme suit:—

Par M. Smith :

Q. Avez-vous érigé des stalles pour les animaux à bord des vaisseaux, à Québec ? —R. J'ai fourni du bois pour les stalles.

Q. Quelle espèce de bois avez-vous fourni ?—R. Du pin et de l'épinette blanche. C'était de la planche de 1½ pouce et de deux pouces.

Q. A quel objet étaient destinées les planches de deux pouces ?—R. Pour les lisses, les poteaux et les montants. Le plancher du pont était en planches de 1 pouce posées sur des pièces de 2 pouces.

Q. Etait-ce assez fort pour tenir les taquets, parce qu'on a dit dans le cours des témoignages qu'il y a danger à ce que les taquets se brisent, auquel cas les animaux se fracturent les jambes ?—R. Les taquets ne peuvent se briser s'ils sont bien cloués. Cette partie des travaux est faite en épinette blanche, et les clous ont une grande prise sur l'épinette blanche.

Q. Quelle grandeur de stalles a-t-on érigée à bord des vaisseaux ici ?—R. Quel espace a-t-on accordé à chaque gros animal ?—R. Deux pieds six pouces est accordé ici à chaque animal.

Q. N'avez-vous jamais érigé des stalles pour les animaux sur les écoutilles ?—R. Je crois qu'on a érigé des stalles sur les écoutilles de certains vaisseaux.

Q. Quelle grosseur avaient les montants sur le pont des gaillards ?—R. Les poteaux avaient 3 pieds 6 pouces.

Q. Pensez-vous que cela soit suffisamment fort pour résister au tempêtes ?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous savez, je suppose, que certaines de ces stalles sont emportées par la mer comme si elles étaient de carton ?—R. Oui, monsieur, mais s'il survient une vague extraordinaire, elle emportera même des étançons en fer. Je suggérerais que sur les toits de ces stalles il y ait deux planches de 1 pouce posées à plat l'une sur l'autre, de manière à les rendre étanches. S'il y avait deux planches de 1 pouce cela vaudrait mieux qu'une planche de 2 pouces, parce que deux planches de 1 pouce feraient un pont mieux clos, et il serait plus sûr pour l'équipage d'y marcher.

Q. Avez-vous aménagé le *Linda* ou le *Straits of Magellan*, quand ils ont fait escale ici ?—R. Non, monsieur.

Q. Vous savez que ces vaisseaux ont perdu un grand nombre d'animaux ?—R. Oui, je l'ai entendu dire.

Q. En quoi faites-vous les cloisons des stalles sur le ponts des gaillards ?—R. En planches de 1 pouce.

Q. Est-ce que de la planche de 2 pouces ne serait pas mieux pour empêcher les animaux de se mouiller ?—R. Non, je ne crois pas. Mais je pense qu'il vaudrait mieux mettre quelque chose sur les joints, parce que vous aurez toujours l'ouverture du joint, quelque soit l'épaisseur des planches. Deux planches de 1 pouce posées de manière à recouvrir les joints et à les rendre étanches seraient une bonne chose.

Q. Je suppose qu'à votre avis il est pernicieux pour les animaux d'être mouillés en automne ?—R. Oui, monsieur ; l'eau salée est certes très préjudiciable, particulièrement s'il fait froid, elle ne peut sécher.

Q. Que pensez-vous de poser sur le pont des gaillards des charpentes à cornières de fer, de manière à ce qu'ils puissent enlever les planches lorsqu'ils ne s'en servent pas ?—R. Mon avis est que l'orsqu'un vaisseau essuie une tempête et que des vagues passent qui pourraient emporter ces constructions en bois, elles emporteraient tout aussi bien des charpentes à cornières de fer. Nous en avons un exemple dans l'affaire du *Vancouver*, alors que son pont a été emporté et que le capitaine Lindell et le quartier-maître se sont noyés.

Q. Mais un grand nombre de témoins qui ont été entendus dans le cours de cette enquête sont d'avis que les stalles qu'on construit présentement sur le pont des gaillards des vaisseaux ne sont pas assez solides et qu'il vaudrait bien mieux qu'elles soient construites au moyen de deux planches de 1 pouce posées sur une charpente à cornières de fer. On dit que cela vaudrait mieux que le présent système de mettre des poteaux sur le pont du vaisseau ?—R. Il n'y a pas de doute que les charpentes à cornières de fer seraient plus solides pour le moment, mais s'il survenait une grosse vague il n'y a pas de cornière de fer qui y tiendrait. Les animaux sont déjà protégés par les hautes bastingues du plat-bord du vaisseau, et il n'y a que l'embrun qui arrive à bord qui fasse du mal aux animaux.

Q. Vous pensez que les stalles telles que construites à bord des vaisseaux sont assez solides ?—R. Oui ; en y ajoutant ce que j'ai dit, c'est-à-dire qu'on devrait les construire au moyen de deux planches de 1 pouce.

Q. Et présentement, la plupart ne se servent que d'une planche de 1 pouce ?—R. Oui, monsieur.

Q. De sorte que dans le gros temps vous n'avez pas de doute que les animaux courent grand risque d'être emportés à la mer ?—R. Oui, monsieur ; et il me semble que si le capitaine d'un vaisseau à bestiaux connaissait son affaire, il mettrait le cap au vent et prendrait soin de son vaisseau pendant la tempête. S'il prend soin de son vaisseau, il prendra soin aussi des animaux, et en ce faisant il sauvera non seulement les animaux, mais aussi l'aménagement du vaisseau. Il faudrait qu'un capitaine fît cela quand bien même il aurait des charpentes à cornières de fer à bord.

Q. Nous avons en preuve qu'il en dépend beaucoup du capitaine du vaisseau qui transporte des animaux. S'il a soin de son vaisseau quand la mer est grosse et jusqu'à ce que la tempête soit calmée, il aura fait beaucoup pour sauver son chargement, bien qu'il n'ait pu faire beaucoup de chemin ?—R. Oui ; c'est le cas. Je désirerais dire quelque chose de ce que je connais des vaisseaux à bestiaux qui ont pris des chargements ici l'été dernier. J'ai suivi de très près l'expérience qu'on a faite à l'endroit de l'expédition du bétail d'ici en Angleterre. J'ai remarqué que les

animaux ont tranquillement passé des wagons sur le pont du vaisseau, ce qui n'était qu'une distance de 30 pieds, et que, tout le temps les animaux étaient frais et dispos.

Q. Mais il n'en a pas été ainsi d'un chargement. On dit que pour un, il est survenu des retards amenés par certaines difficultés avec l'association des journaliers de bord?—R. Il y a eu du retard, je crois savoir, pour un chargement, mais une fois qu'ils eurent commencé à prendre des animaux à bord, le travail s'est fait en peu de temps et sans malaise pour les animaux. Il est survenu des retards avant de commencer l'embarquement des animaux, mais une fois qu'ils eurent commencé à les embarquer l'affaire ne prit que trois ou quatre heures.

Q. Les animaux n'ont pas eu de misère?—R. Absolument aucune. Le fourrage et le grain moulu ont été transportés directement des wagons au vaisseau sans difficultés et sans frais. Même dans les plus grandes chaleurs il fait toujours frais sur la jetée, après quatre heures de l'après-midi. Je pense que le bétail des townships de l'est pourrait s'expédier directement de Québec à moins de frais et avec bien moins de misère pour les animaux qu'on ne peut le faire de Montréal. Environ 16 vaisseaux ont pris des chargements dans le port de Québec en 1888 contre 40 vaisseaux en 1889, et ceci démontre que les affaires des steamers progressent généralement ici pour ce qui est des facilités offertes au commerce de bois. Avec le concours des expéditeurs de bois ici, je pense qu'on pourrait offrir de grandes facilicités au commerce d'animaux. Les exportateurs de l'ouest m'ont dit l'année dernière que la seule difficulté qu'il y avait à amener ce commerce à Québec était la question de s'assurer de l'espace à bord des vaisseaux, et que si cette question était réglée, ils pouvaient nous fournir tout le bétail que nous pourrions prendre. L'espace sur les steamers fait toujours prime à Montréal, et le commerce augmente dans cette ville. Si on offrait aux expéditeurs d'animaux de l'espace sur les vaisseaux qui quittent ce port, la différence de 50 cents par tête pour le transport du bétail par chemin de fer de Montréal à Québec ne s'élèverait pas à grand'chose. De fait, les frais de transport par chemin de fer ne seraient rien, si vous tenez compte de ce que coûte en sus la nourriture des animaux à Montréal et les deux ou trois jours de retard dans les cours à bestiaux à attendre les vaisseaux. Il coûterait beaucoup plus cher de garder les animaux à Montréal que de les expédier *viâ* Québec. Je puis dire que les frais d'aménagement des vaisseaux à bestiaux sont beaucoup moins élevés à Québec qu'à Montréal. La main-d'œuvre dans cette ligne particulière est à meilleur marché ici, et le bois y est aussi moins cher. Je pourrais ériger les stalles à bord des vaisseaux ici à 15 pour 100 moins qu'à Montréal.

Par M. Turner :

Q. Passeriez-vous un contrat pour aménager les steamers ici à 15 pour 100 moins qu'ils ne le font à Montréal?—R. Oui; je passerais pareil contrat pour tout l'été.

Q. Pensez-vous qu'il surviendrait des difficultés de l'opposition que pourrait faire la Société des journaliers de bord si on expédiait des animaux d'ici?—R. Non, monsieur; je ne pense pas qu'il surviendrait des difficultés de ce côté-là. Je pense qu'elle comprendrait la situation lorsque l'affaire lui serait expliquée. Le bétail est un article d'une nature périssable, et il ne faut pas apporter de retard à leur égard.

Q. Savez-vous si les expéditeurs de Montréal craignent l'Association des journaliers de bord, de Québec?—R. Je ne le pense pas. La Société des journaliers de bord, ici est favorable aux expéditeurs d'animaux de Montréal, et je crois qu'elle désire avoir ce commerce ici.

Q. Et pensez-vous qu'elle les aiderait?—R. Elle les aide aujourd'hui, dans mon opinion.

Q. Pensez-vous que la Société de bord interviendrait pour gêner ou tracasser les expéditeurs d'animaux s'ils expédiaient de Québec?—R. Je ne pense pas que les journaliers de bord seraient assez insensés pour faire cela.

M. Turner,—Je puis dire que les journaliers de bord sont très anxieux de voir le commerce d'animaux progresser à Québec, et à ce qu'on ne mette pas d'obstacle pour empêcher qu'il se fasse. J'espère qu'on donnera l'occasion aux journaliers de

bord de faire disparaître toute impression qui pourrait exister sous ce rapport. J'aimerais à entendre un d'eux dire qu'ils sont anxieux d'avoir le commerce ici.

M. NESBITT.—Les frais d'expédition des animaux à Québec diminueraient bientôt à raison des économies qu'un vaisseau pourrait faire en chargeant ici. Il a les dépenses de son pilote, de son charbon, etc. Si nous pouvons établir quelle est la proportion des animaux qui se perdent entre Montréal et Québec, et combien il en meurt dépassé Québec des effets de la suffocation, cela ferait voir, je crois, aux assureurs qu'ils pourraient donner un taux moindre pour les animaux expédiés de Québec que de Montréal. Si les exportateurs d'animaux obtiennent un prix spécial pour le transport du bétail, sur une longue distance, des régions de l'ouest à Québec, la différence entre les amener à Montréal ou à Québec serait très faible assurément. Ils peuvent amener leurs animaux par chemin de fer à environ 50 pieds du vaisseau et les embarquer en bon état à une minute d'avis. Je suis heureux d'apprendre que les commissaires du havre ont l'intention de construire des bâtiments pour accommoder le commerce d'animaux ici, et cela facilitera considérablement les choses. Ce serait une grande chose si on faisait connaître ce fait à bonne heure au commencement de l'été aux expéditeurs d'animaux de l'ouest, afin qu'ils puissent en profiter. J'ai entendu dire que des vaisseaux, ayant des animaux à bord, s'étaient arrêtés ici pour compléter leur cargaison en madriers, et qu'il leur a fallu descendre 25 milles en bas de Québec et revenir ici pour faire revenir leurs animaux.

Ceci termine la déposition du témoin.

L'honorable colonel WILLIAM RHODES, ex-ministre de l'agriculture pour la province de Québec, dépose comme suit :—

Par M. Smith :

Q. Colonel Rhodes, vous avez une grande expérience dans les choses d'agriculture de la province, et vous avez aussi de l'expérience pour ce qui est de l'élevage du bétail et du reste?—R. J'ai beaucoup d'expérience relativement au bétail, expérience que j'ai acquise dans le cours de 40 ans et qui a eu pour couronnement le fait que j'ai été nommé commissaire de l'agriculture pour la province de Québec. Je suis d'avis que dans le port de Québec et ses environs il serait difficile de trouver de meilleures facilités pour l'expédition des animaux qu'ici. Ce port a deux côtés, ce qui crée une rivalité d'une nature très bonne. Si les animaux peuvent être mieux expédiés dans un endroit que dans un autre, l'endroit le meilleur obtiendra les avantages, et les autres devront se préparer à faire la concurrence. Une bonne partie des difficultés que nous rencontrons ici proviennent de diverses causes qu'on peut très facilement faire disparaître. Prenons la question de l'expédition du bétail. L'embarquement des animaux se fait aujourd'hui par un bon nombre d'hommes sans expérience qui n'ont pas été dressés à ce métier particulier. L'espèce d'entraînement dont je parle est celui que vous voyez dans les cours à bestiaux de Chicago. A Chicago, ils ont différentes manières de conduire les animaux à divers endroits, quelques-unes sont excessivement simples et toutes rendent plus facile la conduite des animaux. Ainsi, à Chicago, ils ont un vieux bœuf qu'ils appellent *Old Tom*, et *Old Tom* est inappréciable. Il peut expédier à lui seul un nombre considérable d'animaux sans leur faire aucun mal. Les animaux sont amenés à l'endroit d'où ils sont conduits dans les clos, et *Old Tom* arrive et les conduit à l'endroit où on veut les avoir, et les y laisse; il est étonnant de voir comme il réussit à se faire suivre de ses camarades. J'ai vu embarquer des animaux ici l'automne dernier, et cela m'a fait l'effet comme si l'affaire était conduite avec l'idée qu'il est nécessaire de frapper les animaux et de leur faire peur. S'il existait ici une compagnie ou une association du genre de celle dont on a parlé, qui adopterait des moyens faciles pour expédier les animaux, sans exercer de force brutale ou faire usage de bâton, toute la chose serait bien mieux. Il est dans la nature d'un animal de suivre son chef de ligne. Tous les animaux que j'ai vu expédier à Montréal et de ce port auraient pu l'être beaucoup plus facilement si les expéditeurs avaient un peu plus de connaissances et d'expérience dans ce com-

merce. Ainsi, on a éprouvé ici des difficultés à faire sortir les animaux des wagons, tandis que s'ils avaient eu *Old Tom* ici, il les aurait conduits à n'importe quelle partie du vaisseau où on voulait les mettre, et les animaux n'auraient pas été meurtris de coups. De plus, il y a une autre chose chez les animaux: ils sont très sensibles au bruit et excessivement nerveux, et les cris, les jurons, et tout ce qui s'en suit, tout cela est de nature à irriter considérablement l'animal. Naturellement ce n'est pas le mot particulier qu'on emploie qui les affole, mais c'est le son de la voix et la façon dont le mot est dit. Généralement, ils considèrent le son de la voix comme le cri d'une bête sauvage venue au milieu d'eux pour les irriter. J'ai entendu dire, depuis que je suis entré ici, que les bouviers étaient pris, dit-on, dans les rangs de la classe des désœuvrés, qui doivent nécessairement avoir le mal de mer au commencement de la traversée en Angleterre, et partant, totalement impropres à prendre soin des animaux. De plus, les animaux, après être entrés dans le golfe, se trouvent sans serviteurs pour les soigner. Nous entendons dire aussi que lorsque les animaux se détachent dans la nuit, il est dangereux pour un homme de se rendre au milieu d'eux de crainte d'être tué par son propre bétail. Or, tout le sujet est si considérable qu'il me faudrait beaucoup de temps pour rendre témoignage.

Q. C'est une des raisons pour lesquelles les assureurs suggèrent que le vaisseau devrait être éclairé à la lumière électrique?—Oui; je suppose que la lumière électrique serait une bonne chose. J'ai moi-même importé un cheval de Paris à Londres, et de Londres à Québec, et j'ai sauvé la vie de ce cheval plusieurs fois pendant la traversée en le traitant avec douceur. J'allais à lui, me mettais à son naseau et le flattais, et c'est cette sympathie qu'on a avec un animal qui l'empêche de se faire du mal à lui-même. Il en est de même pour les bestiaux. S'ils sont bien traités par des hommes intelligents, on pourra les transporter sans danger, et si le soin n'en est pas laissé à ces *clergymen* décavés, et à d'autres individus de la même espèce.

Par M. Smith:

Q. Il ne nous est arrivé que de très rares exemples de ce genre. Mais si un *clergyman* est prêt à faire la besogne et qu'il n'ait pas le mal de mer, il devrait être un homme très bon et très doux pour les animaux?—R. Je suppose qu'il ferait beaucoup de bien aux animaux s'il n'avait pas le mal de mer.

Q. Votre opinion est que Québec possède de grands avantages comme port d'expédition pour les animaux?—R. Il n'y a absolument aucun doute là-dessus. Vous avez vingt milles de quais dans le port de Québec, et le temps est toujours frais et la température toujours bonne pour les animaux. Il n'y a pas de doute que Québec a des avantages énormes. Mais nous avons été privés de ce commerce parce que certaines personnes ont de plus grands intérêts personnels ailleurs. Un armateur qui va à Montréal obtient gratuitement un certificat, tandis que s'il vient ici il lui faut payer pour en avoir un.

M. TURNER—Les commissaires du havre ont aujourd'hui pratiquement fait le port libre pour les animaux, ici.

Le colonel RHODES—Je le crois. Je suis président d'une compagnie d'entrepôt, ici, et nous croyons savoir que les commissaires du havre exigent un taux moindre que le nôtre. Si nous adoptons le prix des commissaires du havre, ceux-ci mettent de nouveau un prix plus bas que le nôtre. Si nous exigeons $60 par bâtiment, les commissaires demandent $40.

Par M. Turner:

Q. Je veux démontrer qu'à Québec les commissaires du havre ont enlevé tous les droits qu'on peut exiger des chargements d'animaux, et qu'ils vont continuer à le faire. Conséquemment, l'impôt sur un vaisseau qui prend des animaux à aucun de leurs quais n'existe plus?—R. Je ne le savais pas.

Le colonel FORSYTHE, commissaire du havre de Québec—Il en est ainsi.

Le colonel RHODES—J'ai exporté des animaux à Glasgow et il nous a fallu les conduire à Montréal pour les faire assurer et les expédier de Montréal à Glasgow. Je ne pouvais les faire assurer à Québec.

Q. Il y a combien d'années de cela?—R. Sept ans. Je crois que nombre d'animaux sont maintenant expédiés de Québec à Montréal pour être exportés de là.

M. TURNER—Il s'est expédié 2,000 animaux de Québec l'été dernier?—R. Oui; et, il y a quelques années, nous expédiions de la Pointe-Lévis.

Par M. Smith:

Q. C'était avant que le commerce ne commençât régulièrement?—R. Non; le commerce régulier se faisait dans le temps. L'expédition des animaux de la Pointe-Lévis résulta du fait que le chemin de fer du Grand-Tronc construisit des bâtiments à cet endroit pour l'expédition des animaux. Ce commerce fait de la Pointe-Lévis fut détruit par le fait que cette partie du port fut constituée en quarantaine. Vous ne pourriez expédier du même quai des animaux déclarés sains et ceux qui ne le sont pas. Les vaisseaux qui avaient traversé l'océan débarquaient leurs animaux au quai de la quarantaine, et il fallait les conduire à une distance considérable du quai à la quarantaine, où ils restaient trois mois. Dès que les animaux débarquaient sur le quai, ils y déposaient leur fumier. Ce fumier était emporté et distribué partout, et il ne fallait pas expédier des animaux déclarés sains du même endroit où des animaux qui ne l'étaient pas étaient débarqués.

Q. La même objection s'offre-t-elle encore à l'expédition du bétail de la Pointe-Lévis?—R. Oui; je me suis opposé, autant que j'ai pu, à l'établissement de la station de quarantaine dans le port de Québec, mais le gouvernement du jour adopta une autre manière de voir. Il imposa la station de quarantaine au port de Québec, alors que cette station devrait être située sur une île quelconque aux environs de la Grosse-Île. De cette façon, si la maladie était parvenue à sortir de la quarantaine, elle serait sortie sur l'île et non pas sur la terre ferme. Ici, la maladie est sortie de la quarantaine, et le gouvernement a dû dépenser $100,000 pour empêcher qu'elle ne se propageât.

Q. Ceci eut lieu relativement à des animaux malades importés d'Angleterre?—R. Non; ils allèrent chercher leurs animaux dans un endroit pire que l'Angleterre. Ils allèrent à Hambourg et amenèrent des animaux du siège principal même de la maladie. Ils les importèrent à Québec et les débarquèrent au quai; et on dut abattre tous les animaux qui étaient en quarantaine.

Q. Il y a combien d'années de cela?—R. Sept ou huit ans.

Q. Que firent-ils des animaux morts?—R. Ils les brulèrent et les réduisirent tous en cendres. Antérieurement à cela, ils avaient donné le fumier de ces animaux et l'avaient distribué dans toute la campagne. C'est un miracle qu'il n'y ait pas eu plus de maladies dans tout le pays.

Q. Mais ils ne l'ont pas fait récemment?—R. Oh oui; je le crois. Dans pareil cas à Liverpool, Angleterre, le fumier est apporté au centre du chenal et jeté par-dessus bord. Cela ne pourrait se faire ici, parce que le fumier flotterait et irait à la côte, et la chose serait tout aussi mal qu'avant.

Ceci termine la déposition du témoin.

JOSEPH ADOLPHE COUTURE, inspecteur vétérinaire pour le port de Québec, sous-inspecteur vétérinaire en chef pour le Canada, est rappelé par M. Turner, président de la Chambre de commerce, après le témoignage donné par l'honorable M. Rhodes, témoin qu'on vient d'entendre. Il dépose comme suit:—

Par M. Smith:

Q. Le colonel Rhodes a dit dans le cours de son témoignage qu'il était sous l'impression que parfois on donnait les fumiers de la quarantaine aux cultivateurs de la campagne, qui s'en servaient sur leurs fermes, et qu'il craignait en pareil cas qu'il y eût danger de la contagion parmi les animaux des environs. Pouvez-vous nous dire ce qu'on fait des fumiers des animaux importés en quarantaine ici?—R. Je ferai peut-être aussi bien de vous dire tout ce qui se passe relativement à la quarantaine, ici. Je puis déclarer d'abord qu'on prend et qu'on a toujours pris toutes les précau-

tions possibles pour empêcher la maladie de se propager dans le pays. Tous les animaux qui arrivent de pays étrangers à ce port sont soupçonnés de souffrir de la maladie. C'est sur ce principe que nous marchons, et nous prenons nos précautions en conséquence. Les animaux importés d'Angleterre et d'ailleurs ont toujours été traités, du moment de leur arrivée dans le port, comme animaux malades, et pendant la durée de leur quarantaine, qui est de trois ou quatre mois, toutes les précautions sont prises à leur égard. Ce n'est que lorsqu'ils ont dépassé le temps voulu de la quarantaine, et qu'on a acquis la certitude qu'ils ne sont pas atteints de maladie qu'ils sont traités comme animaux sains.

Q. C'est-à-dire que toutes les précautions qu'on peut prendre pour empêcher les maladies contagieuses des animaux de s'introduire dans ce pays ont été prises à la quarantaine?—R. Certainement. Nous prenons toutes les précautions qu'on peut s'imaginer et que suggèrent les autorités les plus compétentes. Par exemple, dès que les animanx ont été mis sur le quai pour la quarantaine, qu'ils soient malades ou non, nous les traitons comme si c'étaient des animaux malades. Après qu'on les a conduits à la quarantaine, le chemin qu'ils parcourent, le quai même, et tout ce qu'ils touchent, sont minutieusement balayés et saupoudrés de chaux et d'autres désinfectants. On a toujours enlevé le fumier des quais et du chemin qui conduit à la quarantaine. On a parfaitement désinfecté ces endroits. Les fumiers sont transportés à la quarantaine, et toutes les précautions sont prises pour empêcher les animaux canadiens de passer par ces chemins avant qu'ils ne soient parfaitement désinfectés. Après que les animaux sont admis à la quarantaine, chaque lot d'animaux importés est gardé par lui-même, et il ne peut avoir absolument aucun contact avec un autre lot. Les animaux du pays ne peuvent en aucune façon prendre la contagion, de même aussi les lots séparés importés dans la quarantaine ne peuvent prendre la contagion d'autres lots qui pourraient être atteints de maladie. Entre chaque lot d'animaux gardés dans la quarantaine, il y a une double clôture séparée par un espace de 30 à 60 pieds et de 200 pieds quelquefois. Les cours sont nettoyées tous les jours, et le fumier est transporté dans un des angles de la quarantaine et parfaitement désinfecté, tout comme si les animaux étaient atteints de maladie, bien que, dans le cours des quelques dernières années, on n'ait pas constaté de maladie chez un seul animal.

Q. Les fumiers étaient-ils désinfectés quand on les mettait dans l'angle de la quarantaine dont vous parlez ?—R. Non; les fumiers n'étaient pas désinfectés lorsque les animaux ne donnaient pas de signes de maladie pendant leur séjour dans la quarantaine. Il n'y avait pas de nécessité de les désinfecter particulièrement dans les circonstances, et voici pourquoi : lorsqu'on a laissé sortir du fumier de la quarantaine, on s'assurait d'abord que les animaux étaient parfaitement sains. Ce fumier a été vendu pendant l'hiver, alors que la quarantaine est fermée. Nous l'avons gardé pendant deux ou trois saisons. Il était parfaitement gelé de part en part pendant ces trois saisons, et l'infection ne pouvait être possible, car, en sus du fait qu'il était gelé, il était prouvé à la satisfaction de tous que les animaux n'avaient pas de maladie à leur sortie de la quarantaine. On ne vendait le fumier que longtemps après que les animaux eussent quitté la quarantaine. Lorsque la pleuro-pneumonie ou les maladies de pied et de bouche furent importées d'Angleterre en Canada, les fumiers ont toujours été brûlés. Ils ont été, non seulement désinfectés, mais brûlés, et tout ce qui était venu en contact avec ces animaux malades fut aussi brûlé, malgré que cela fût la cause de dépenses énormes pour le pays. Lorsque la pleuro-pneumonie fut importée, en 1885, les fumiers des étables, le fourrage qui est resté, les instruments de toutes sortes dont on se servait en rapport avec les animaux, les vêtements des hommes qui étaient venus en contact avec eux, les licous, les cordes, et tout ce qui était venu en contact avec le bétail malade ou qu'on soupçonnait d'être venu en contact avec lui, furent brûlés. Le gouvernement défraya toutes les dépenses et paya même le prix des vêtements des hommes. Le bétail qui resta dans la quarantaine subséquemment fut gardé neuf mois en sus des trois mois qu'il avait passés dans la quarantaine, et la nourriture de ces animaux et leurs soins furent acquittés par le gouvernement. Le bétail de la quarantaine n'a absolument aucun contact avec les

animaux du pays. La station de la quarantaine est entourée d'une clôture de planches de 6 pieds de hauteur, et il y a une double clôture en dedans de celle-là, avec un espace variant de 30 à 200 pieds entre chaque clôture, ce qui rend la quarantaine parfaitement isolée.

Par M. Smith:

Q. De sorte que vous déclarez que le fumier qui a été vendu de la quarantaine aux cultivateurs ne pouvait en aucune façon porter la contagion?—R. Oui, c'est ce que je déclare. Le fumier qui a été vendu aux cultivateurs ne pouvait absolument pas répandre l'infection.

Q. Naturellement, une personne de l'extérieur, qui ne connaît pas tous ces détails et les précautions que vous prenez pour empêcher l'infection, supposerait que si le cultivateur achetait tant de voyages de fumier de la station, c'était le fumier provenant des animaux malades. On ne savait pas que le fumier des animaux sains était gardé longtemps et n'était vendu qu'en hiver, et que tout le fumier des animaux malades était détruit?—R. Oui; je suppose qu'il en serait naturellement ainsi, à moins qu'on ne prit des renseignements sur les précautions qu'on adoptait. Je puis ajouter que non seulement on n'a pas vendu de fumier provenant des animaux malades, mais, en admettant même qu'on l'aurait fait, vu que nous le gardons pendant 15 mois et quelquefois 2 ans, il n'y aurait pas de danger de contagion, après avoir été gelé deux fois de part en part. Ce fait est admis par les meilleures autorités vétérinaires en Canada et en Angleterre.

Par M. Turner:

Q. Y a-t-il eu des protêts de la part des propriétaires fonciers du voisinage de la présente station de quarantaine, à l'époque de l'établissement de la quarantaine; je veux dire, de la part des propriétaires fonciers entre le quai de la Pointe-Lévis et la présente station de quarantaine?—R. Il me fait peine de dire qu'il y a eu des protêts. On a fait un protêt parce que l'endroit ne convenait pas, selon l'avis de certaines personnes; elles prétendirent que d'autres terrains plus rapprochés du Grand-Tronc seraient plus convenables.

Q. Est-ce que le colonel Rhodes est propriétaire d'immeubles dans le voisinage de la quarantaine?—R. Oui; il est propriétaire d'un joli lopin de terre très près de la quarantaine, entre la quarantaine et le quai.

Q. A-t-il protesté contre l'établissement de la quarantaine à cet endroit au nom de sa propre propriété?—R. Je ne dis pas qu'il a protesté au nom de sa propre propriété, mais je sais qu'il a offert sa propriété en vente pour y établir une quarantaine.

Q. Le gouvernement ne l'a pas prise?—R. Le gouvernement ne l'a pas prise.

Q. Vous avez suffisamment d'espace pour la quarantaine là où elle se trouve?—R. Oui; nous avons suffisamment d'espace pour la quarantaine, et le gouvernement possède, à cet endroit, beaucoup plus de terre que nous ne pourrons jamais employer.

Par M. Smith:

Q. Pensez-vous que la quarantaine est mieux située là où elle est que sur une île du fleuve, où les animaux qui pourraient être atteints de maladie ne pourraient pas venir en contact avec les animaux de la terre ferme?—R. La quarantaine ne pourrait pas être mise sur une île, pour plusieurs raisons. Il en coûterait une somme considérable pour construire un quai à une île dans le but de permettre aux steamers de débarquer leur chargement d'animaux; de plus, il y aurait de grandes difficultés à se procurer le fourrage et autres approvisionnements pour des animaux sur une île. Il y a encore, en sus, la difficulté de transporter les animaux de la quarantaine sur une île au point de destination.

Ceci termine la déposition du témoin.

WILLIAM TOFIELD, marchand, de la Pointe-Lévis, Québec, dépose comme suit :—

Par M. Turner :

Q. Connaissez-vous quelques-uns des faits qui ont rapport à la quarantaine de la Pointe-Lévis ?—R. Oui, monsieur ; je suis en relation d'affaires avec la station de quarantaine, depuis son ouverture, car je fournis la nourriture destinée aux animaux.

Par M. Smith :

Q. La nourriture des animaux a-t-elle été fournie en vertu d'un contrat, ou simplement par vente de gré à gré ?—R. Les importateurs d'animaux achètent à la tonne le fourrage dont ils peuvent avoir besoin pour chaque lot, sauf le temps où les animaux furent malades à la quarantaine, et alors la nourriture des animaux a été acquittée par le gouvernement.

Q. Ceci n'est arrivé qu'une seule fois, lorsque la pleuro-pneumonie s'est déclarée dans la quarantaine ?—R. Oui.

Q. Pensez-vous que l'endroit convienne à une station de quarantaine ?—R. Je ne vois pas de meilleur endroit dans le pays pour une quarantaine, à moins qu'elle ne soit prise sur une île dans le fleuve ; mais si cela avait lieu, il serait impossible d'y administrer l'affaire. La présente station de quarantaine se trouve dans une partie isolée du pays et occupe un emplacement très sain. Il y a toujours de l'excellente eau en abondance pour les animaux.

Q. Est-ce près de l'endroit où les steamers arrêtent ?—R. Oui ; très près. Naturellement, il faut que les animaux passent une certaine distance sur le chemin public, mais il leur faudrait le faire à tout autre endroit ; mais, avec les précautions qu'ont prises les employés du gouvernement et que le Dr Couture a expliquées, il est impossible que la maladie puisse se propager dans la quarantaine. Je connais parfaitement tout ce qui se passe à la station de quarantaine, et je désire corroborer le témoignage que le Dr Couture a donné relativement aux précautions qu'on prend pour empêcher la maladie de se propager. Les quais sont toujours bien nettoyés, ainsi que les chemins et la station de la quarantaine, après l'arrivée des animaux, et chemins et quais sont désinfectés avec de la chaux. Je puis aussi corroborer le fait que tout ce qui est venu en contact avec les animaux atteints de pleuro-pneumonie a été brûlé aux frais du gouvernement. Tous les articles qui servaient au transport de la nourriture des animaux en quarantaine, pendant l'existence de la quarantaine, ont été brûlés, et ne m'ont jamais été remis, et le prix a été payé par le gouvernement. Les vêtements des hommes ont été brûlés, de même que les cordes, les licoux des animaux, et enfin tout ce qui vint en contact avec eux. Tous les comptes ont été acquittés par le gouvernement.

Par M. Smith :

Q. Expédiait-on des animaux de la Pointe-Lévis avant l'établissement de la quarantaine à cet endroit ?—R. Oui ; on a expédié un bon nombre d'animaux de Lévis avant l'établissement de la quarantaine, et on en a expédié depuis.

Q. Vous ne considérez pas que la quarantaine soit une cause de danger ?—R. Il ne peut y avoir assurément aucun danger. Je dois déclarer aussi que je ne suis pas d'accord avec ce que le colonel Rhodes a dit, c'est-à-dire, que le fait que la station de quarantaine était à Lévis empêchait l'expédition des animaux de cet endroit. Je ne pense pas que la station de quarantaine ait eu à y voir de quelque façon que ce soit.

Par M. Turner :

Q. Le gouvernement du Canada pourrait-il faire quelque chose de plus qu'il ne fait aujourd'hui, pour empêcher la maladie de se propager parmi les animaux de ce pays ?—R. Je ne vois pas comment il pourrait prendre d'autres précautions que celles qui existent aujourd'hui. Le gouvernement a fait tout ce qu'il pouvait pour protéger nos animaux. De fait, ils ont été jusqu'au point de prendre des précautions que je considère inutiles.

Q. Vous avez occupé comme locataire un hôtel qui appartient au colonel Rhodes ?—R. Oui ; pendant près de 20 ans.

Q. Ne vous a-t-il jamais menacé de résilier votre bail à cause de la part active que vous avez prise relativement à la quarantaine, à Lévis ?—R. Il ne l'a jamais fait, mais j'ai eu plusieurs entrevues avec le colonel Rhodes concernant la quarantaine, et il a été contre nous, à compter du premier jour où elle a été établie à l'endroit où elle se trouve aujourd'hui. Je pourrais, je crois, mettre la question de l'autre façon et déclarer que je lui ai dit que si la quarantaine était enlevée il me faudrait lui remettre l'hôtel.

Par M. Smith:

Q. Pensez-vous que la quarantaine, à Lévis, a été pour vous un avantage ?—R. Certainement, parce que je n'aurais pas pu y rester aussi longtemps que je l'ai fait, n'eut été la quarantaine.

Q. Elle a amené un grand nombre de personnes à votre hôtel ?—R. Oui ; les propriétaires des animaux sont fréquemment descendus chez moi.

Par M. Turner:

Q. Croyez-vous que vous nourrissez des animaux, ici, à aussi bon marché qu'ils puissent le faire à Montréal ?—R. Sauf, peut-être, le grain pour lequel il faudrait payer un peu plus de transport de l'ouest ici, nous pourrions les nourrir à meilleur marché qu'à Montréal.

Q. Pourriez-vous acheter du grain ici pour les animaux ?—R. Le grain que j'ai acheté ici n'a jamais été d'une nourriture satisfaisante pour les animaux. Si les moulins s'installaient de façon à moudre le grain convenablement, comme ils le font à Montréal, on pourrait s'en servir pour les animaux. Cependant, je pense que nous pourrions ici acheter le grain à aussi bon marché qu'à Montréal, et le foin devrait être bien moins cher.

Q. Il vous faudrait payer des frais supplémentaires pour le transbordement et le transport du côté sud ?—R. Ce ne serait pas une affaire très coûteuse. Cela ne ferait pas pour moi de vivre du côté sud et de faire des affaires à Québec. La difficulté à l'endroit du grain de Québec, c'est que les propriétaires d'animaux le trouvent trop fin, mais si la demande en était considérable on pourrait facilement y remédier, et les moulins pourraient se lancer dans ce genre d'affaires.

Par M. Smith:

Q. Est-ce que la Pointe-Lévis est un endroit convenable pour en expédier des animaux ?—R. Oui, un endroit très convenable. Les facilités y sont excellentes, et je ne vois pas pourquoi on n'expédierait pas des animaux de la Pointe-Lévis aussi bien que de tout autre endroit. Les cours du Grand-Tronc ne sont pas plus qu'à 300 ou 400 verges du quai, et il y a là de l'eau excellente en abondance et des bâtiments pour environ 1,000 têtes d'animaux. Les bâtiments ont aujourd'hui besoin de réparations, mais on pourrait les mettre en bon ordre en 3 ou 4 semaines, sans de très grands frais, si le commerce le demandait. Le Grand-Tronc a dépensé environ $6,000 à $7,000 à faire de bonnes fondations pour les bâtiments, à y mettre une couverture, et pour amener l'eau dans les cours.

Q. Mais dans ces derniers temps cette propriété n'a pas rapporté de revenus ?—R. Non, monsieur. Le commerce a considérablement diminué ici, mais je me rappelle le temps où des animaux venus de l'Ile du Prince-Edouard et des provinces maritimes étaient expédiés de la Pointe-Lévis en Angleterre. Je me rappelle l'époque où le sénateur Carvell, maintenant lieutenant-gouverneur de l'Ile du Prince-Edouard, envoya deux troupeaux de moutons ici pour les expédier en Angleterre. Mais dans la suite ce commerce se fit d'Halifax.

Ceci termine la déposition du témoin.

P. V. VALIN, ex-membre de la Chambre des Communes du Canada et président de la commission du havre de Québec, dépose comme suit :—

Par M. Smith :

Q. On a dit librement ici que les commissaires du havre avaient l'intention d'augmenter les facilités pour l'expédition des animaux du bassin Louise en Angleterre ?—R. Oui ; et je pense qu'il n'y a pas en Canada de meilleur port que Québec pour l'expédition des animaux.

Q. On rapporte que vous avez l'intention de construire des bâtiments et de régler d'autres affaires dans le but d'essayer à amener le commerce d'animaux à ce port ?—R. Oui ; nous avons fait préparer un plan à cette fin, et c'est notre intention de l'exécuter. Je crois comprendre que c'est l'intention des commissaires du port de Québec d'offrir tous les moyens en leur pouvoir au commerce d'exportation d'animaux.

Q. Au bassin Louise ?—R. Oui.

Q. Pensez-vous que si on donnait des facilités ici, et si les exportateurs commençaient à expédier quelques chargements du port de Québec, le commerce se développerait ici et les avantages du port de Québec, en tant qu'il s'agit de l'air frais et du confort des animaux pendant l'embarquement, y amèneraient le commerce ?—R. Oui ; je pense qu'il est possible que le commerce d'animaux vienne au port de Québec, car nous avons de plus grands avantages ici qu'ils n'en ont à Montréal. Naturellement, en venant de l'ouest du Canada à Québec, les animaux ont un long voyage à faire en chemin de fer, mais si la compagnie de chemin de fer pouvait trouver moyen de faire le transport à meilleur marché, on trouverait à Québec de plus grandes facilités qu'à Montréal, et le commerce d'animaux viendrait nécessairement à Québec.

Q. Je suppose que vous avez entendu parler des avantages qu'offre Québec sous le rapport de la fraîcheur de la température comparée à celle qu'on a à Montréal ?—R. Naturellement, il vaut bien mieux que les animaux soient expédiés de Québec que de Montréal. La traversée est plus courte, et en quelques heures nous les conduisons à l'eau salée, et du tout au tout les facilités sont bien meilleures ici.

Q. Pensez-vous qu'il en coûterait plus cher d'expédier les animaux d'ici, en tenant compte de tout, qu'il n'en coûterait de les expédier de Montréal, où les animaux souffrent parfois de la chaleur et meurent pendant la traversée ? Pensez-vous que cela serait aussi bon marché ou plus cher de Québec ?—R. Je pense qui si nous tenons compte de tout ce qui se rapporte au commerce d'exportation d'animaux, il en coûterait bien meilleur marché d'expédier le bétail de Québec. J'ai vu, à Montréal, des animaux venus de l'ouest qui souffraient tellement de la chaleur et qui étaient si fatigués qu'il leur a fallu se coucher dans les rues, et les hommes qui les conduisaient furent obligés de les piquer avec un bâton aiguisé pour les faire lever. Les animaux semblaient être comme s'ils eussent préféré mourir sur la rue que de marcher plus loin. J'ai vu les bouviers, à Montréal, aller chercher de l'eau au fleuve et la jeter sur les animaux pour les rafraîchir. Je croirais que dans ces circonstances les animaux n'étaient pas dans un état convenable pour être expédiés.

Q. Ne pensez-vous pas qu'il en coûterait plus cher de les amener ici pour les expédier que de les expédier de Montréal ?—R. Cela dépendrait complètement du prix que les compagnies de chemins de fer exigeraient pour le transport de Montréal à Québec. Cela dépendrait des arrangements que les exportateurs feraient avec les compagnies de chemins de fer. Quant à la santé des animaux, je crois qu'ils seraient bien mieux s'ils étaient expédiés de Québec. On les fait passer directement des wagons au vaisseau, et ils sont du tout au tout en meilleure santé ici lorsqu'ils s'embarquent, qu'ils ne peuvent l'être à Montréal. J'ai vu des animaux marcher sur la rive nord, sur une distance de 60 milles en aval de Québec, et ils sont arrivés ici en excellent état, à cause de l'air frais. Ils sont en bien meilleure santé lorsqu'ils arrivent ici de la Baie Saint-Paul ou d'autres endroits en aval de Québec, après avoir marché toute la distance, que le sont nos animaux de l'ouest lorsqu'ils sont mis à bord des steamers, à Montréal.

Q. Après tout, je suppose que c'est une question de dépense, à savoir s'il sera à meilleur marché d'expédier d'ici plutôt que de Montréal ?—R. Oui ; je suppose que

c'est en grande partie une question de dépense; mais, bien que le prix du transport en chemin de fer puisse être un peu plus élevé, cependant, à raison des avantages considérables que les animaux retireraient de l'air frais ici, à raison du fait que la nourriture coûte moins cher lorsqu'ils ont à attendre, et de l'excellente santé dans laquelle ils sont embarqués à Québec, je crois que tout cela aurait pour résultat de faire vendre les animaux à un prix plus élevé une fois rendus de l'autre côté.

Par M. Turner :

Q. Je demanderai à M. Valin s'il n'est pas vrai que les commissaires du havre n'ont rien exigé des vaisseaux qui ont pris des chargements d'animaux l'été dernier ? —R. Nous n'avons pas exigé de droits de port, et je pense qu'on a l'intention d'appliquer la même règle l'été prochain.

Par M. Smith :

Q. Vous n'exigez rien pour droits de quaiage des vaisseaux qui viennent prendre des animaux ?—R. Non. Je crois savoir qu'à Montréal ils exigent un cent par tête pour les honoraires du gardien de port. A Montréal, on exige 5 cents par tête à titre de droit de quaiage, et 1 cent pour les honoraires du gardien de port, soit 6 cents par tête en tout.

Q. Vous n'avez pas l'intention d'exiger des droits de quaiage ici ?—R. Conséquemment ce serait de 5 à 6 cents meilleur marché qu'à Montréal.

Ceci termine la déposition du témoin.

Joseph Brown, de Québec, pilote entre Québec et la Pointe-au-Père, dépose comme suit :—

J'ai voyagé pendant huit ans sur les steamers de la ligne Dominion entre Québec et Montréal, et je suis au courant du commerce de transport d'animaux entre ces deux endroits. J'ai été le premier pilote à conduire un vaisseau qui transportait des animaux du Canada, en 1874. Ce vaisseau s'appelait l'*European*, et il appartenait autrefois à la ligne Allan. Je pense que le vaisseau fut frété par M. Shaw, de Montréal, et le navire avait à bord 199 têtes. Je suis allé jusqu'à la Pointe-au-Père avec le vaisseau. Je suis monté sur le vaisseau à Montréal et j'en pris la direction à Québec. Du moment que les vaisseaux quittèrent Québec jusqu'à la Pointe-au-Père, on en prit bien soin, et il n'en mourut pas.

Par M. Smith.

Q. Savez-vous si les animaux arrivèrent sains et saufs de l'autre côté ?—R. Oui; je crois qu'ils arrivèrent tous en bon état.

Q. Avez-vous quelque chose à dire sur le transport des animaux entre Montréal et Québec ?—R. J'ai demeuré à Montréal pendant huit ans, et j'ai fait des affaires pour la compagnie Dominion. Je montais à bord des vaisseaux à Montréal et j'en prenais la direction lorsqu'ils arrivaient à Québec. M. McPherson, de Montréal, avait l'habitude de me transmettre un télégramme me disant de me rendre sur le vaisseau à Montréal, et lorsqu'ils débarquaient le pilote qui avait conduit le vaisseau de Montréal à Québec, j'en prenais la direction de Québec à la Pointe-au-Père. J'ai vu embarquer des animaux à Montréal. J'ai aussi été pilote pour la ligne Donaldson, dont M. Frank Ross était l'agent, et j'ai été pilote pour la ligne Ross.

Q. Etiez-vous d'avis que les vaisseaux des lignes Donaldson et Ross étaient bons pour le transport des animaux ?—R. Certains d'entre eux étaient pour le transport des animaux des vaisseaux tout aussi bons que ceux des trois grandes lignes Allan, Dominion et Beaver. J'ai traversé en Angleterre avec des animaux. J'étais pilote sur un vaisseau qui n'a pu me débarquer à la Pointe-au-Père, à cause du mauvais temps, et ils m'amenèrent à Bristol, en Angleterre. Un de ces vaisseaux était le *Mississipi*, et il transportait des animaux. Je pense que le steamer partit le 23 novembre. Nous avions des animaux sur le pont des gaillards. Les deux vaisseaux qui m'amenèrent en Angleterre étaient parfaitement bons pour le transport des animaux. Les animaux n'avaient pas trop froid sur le pont des gaillards, bien que ce

fût en hiver, et ils semblaient toujours être en excellent état, et on en prenait bien soin. Je ne me retirais jamais avant une ou deux heures du matin à bord des steamers, et j'ai toujours vu qu'on prenait bien soin des animaux. Les stalles érigées sur ces vaisseaux étaient, je pense, de construction légère. Elles étaient faites en planche de 1 pouce avec des montants de 2 pouces. J'ai entendu parler de ce que dit le livre de M. Pimsoll relativement aux actes de cruauté envers les animaux, mais je n'ai jamais été témoin qu'on ait commis envers les animaux des actes de cruauté du genre de ceux dont parle ce livre. Ils ont toujours été traité humainement. On n'a pas mis de foin dans leurs oreilles et on n'a pas mis le feu au foin, comme le dit M. Pimsoll.

M. Smith.—M. Pimsoll dit dans son livre qu'il tient ce renseignement d'un homme des Etats-Unis qui a écrit dans les journaux de Londres, qu'on mettait du foin dans les oreilles des animaux pour y mettre ensuite le feu.

M. Brown.—La chose peut se faire, mais il est absurde de croire qu'on pourrait allumer du feu comme cela à bord du vaisseau. Si la chose se faisait, les vaisseaux seraient incendiés, et pas un homme ne se sauverait. M. Pimsoll ne devrait pas rejeter le blâme sur le Canada si la chose est faite aux Etats-Unis, et je sais par ma propre expérience que chaque animal qui traverse en Angleterre est tout aussi bien traité qu'un passager à bord du vaisseau.

M. Smith.—M. Pimsoll ne fait aucune mention du Canada. Il dit ceci relativement à des vaisseaux qui font voile des Etats-Unis.

M. Brown.—Bien, je ne puis rien en dire. L'expérience m'enseigne que les animaux qui traversent l'Atlantique sont toujours bien traités. On laisse tous les animaux se coucher, et ce n'est que raisonnable, parce que, dans le gros temps, ils sont mieux couchés que debout. Si les animaux sont debout et que le vaisseau penche beaucoup, ils tombent et se fracture les jambes; tandis que, s'ils sont couchés, ils sont en parfaite sûreté. Il est de l'intérêt de chacun à bord du vaisseau de prendre le meilleur soin possible des animaux, et de tâcher de les faire coucher dans le gros temps.

Q. Je suppose que dans les vaisseaux tous les animaux ne peuvent se coucher en même temps?—R. Quant il s'agit de se coucher ils le font à tour de rôle, tout comme des êtres humains.

Q. On a dit au cours des témoignages que les animaux pouvaient amplement se reposer pendant la traversée et qu'ils avaient assez de place pour se coucher, et l'opinion générale semble être qu'on devrait donner 2 pieds 8 pouces d'espace à chaque animal et qu'ils seraient tout aussi à l'aise que s'ils étaient dans leurs étables? —R. Oui; je croirais que cet espace leur permettrait tous de se coucher dans le gros temps. Je traverse l'Atlantique depuis 1852 et je sais ce dont je parle.

Par M. Turner:

Q. Vous avez vécu huit ans à Montréal?—R. Oui, monsieur.

Q. Je suppose que vous êtes fréquemment venu de Montréal à Québec sur les steamers?—R. Oui, monsieur.

Q. Et dans le cours de cette période vous avez souvent voyagé sur les vaisseaux à bestiaux?—R. Oui, monsieur.

Q. Est-ce que les animaux souffraient de la chaleur entre Montréal et Québec?—R. Oui; parfois ils souffraient de la chaleur excessive. Le bétail gras en souffrait particulièrement.

Q. Ont-ils toute l'eau dont ils ont besoin?—R. Oui; ils avaient toute l'eau dont ils avaient besoin, parce qu'il y a de l'eau douce tout le trajet. J'ai toujours trouvé que le bétail de distillerie ou bétail gras souffrait le plus quand il faisait chaud, s'ils étaient à l'entrepont. A mon avis ces animaux sont bien mieux sur le pont des gaillards, parce que le vaisseau en mouvement établit un courant d'air qu'ils reçoivent. Sur le pont des gaillards ils se trouvaient toujours mieux. Lorsqu'un vaisseau peut perdre cinq animaux entre Montréal et Québec, il n'en perd pas un seul de Québec à la Pointe-au-Père.

Par M. Smith :

Q. Les écoutilles des vaisseaux étaient-elles toujours ouvertes de Montréal à Québec ?—R. Oui, monsieur. Les écoutilles et les ventilateurs étaient toujours ouverts.

Q. Si on mettait des animaux sur les écoutilles pourrait-il y avoir une ventilation convenable ?—R. Je ne le pense pas. Mais ils avaient des ventilateurs fixes des deux côtés du vaisseau, et les sabords étaient toujours ouverts.

Q. S'ils avaient des éventails mécaniques qui pomperaient l'air frais constamment pendant que le vaisseau est en marche, et des ventilateurs de sortie, est-ce que les animaux ne seraient pas à la fraîche ?—R. Ils le seraient indubitablement.

Par M. Turner :

Q. Y aurait-il autant de mortalité parmi les animaux entre Montréal et Québec si on faisait usage de ces évantails mécaniques ?—R. Non, monsieur ; il n'y en aurait pas autant.

Q. Pendant la tempête en mer, s'ils avaient ces éventails mécaniques, les animaux auraient une meilleure ventilation, n'est-ce pas ?—R. Naturellement ; si les écoutilles étaient fermées pendant la tempête en mer, il leur faudrait une ventilation artificielle. Cependant, il en dépend beaucoup de la façon dont le vaisseau est manœuvré. Si on a soin du vaisseau pendant la tempête en mer on aura aussi soin des animaux. Pendant une grande tempête un vaisseau à bestiaux devrait être viré directement et son cap mis à la mer, en marchant à petite vapeur. Je me suis trouvé à bord d'un vaisseau lorsqu'on a manœuvré ainsi, et le bétail a traversé la tempête sain et sauf. Les animaux ne souffrent pas autant du tangage que du roulis. Si le vaisseau est maintenu aplomb pendant la tempête, on peut garder les animaux en bon état.

M. TURNER, président de la chambre de commerce, produit la lettre suivante qu'il a reçue de M. William Cunningham, secrétaire de la *Dominion Live Stock Association*, relativement aux consignations d'animaux qui ont été expédiés de Québec l'année dernière.

" MONTRÉAL, 12 janvier 1891.

" A RICHARD TURNER, écr.,
" Président de la chambre de commerce de Québec,
" Québec.

" CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre lettre. Les vaisseaux qui ont pris des animaux de Québec dans le cours de la saison de 1890 sont les suivants :—

			Bestiaux.	Moutons.
30 août 1890.—	Steamer	" Osmanli "	419	490
10 sept. 1890.—	do	" Linda "	541	....
7 nov. 1890.—	do	" Cassimo "	482	....
7 do 1890.—	do	" Serica "	630	....
			2082	490

" Ces vaisseaux ont été chargés d'animaux en trois ou quatre heures. La raison en est que les facilités à Québec pour l'embarquement des animaux sont meilleures ; la cargaison de main-morte était toute terminée, et il n'y avait pas le bruit du va et vient autour des vaisseaux que nous avons dans le port ici, où les animaux et la cargaison se chargent en même temps.

" Il faut ordinairement environ dix heures pour transporter par chemin de fer les animaux de Montréal à Québec.

" Votre tout dévoué,
" W. CUNNINGHAM."

M. TURNER produit aussi une brochure intitulée: " Le port de Québec—Ses facilités et sa perspective—Le passé, le présent et l'avenir du commerce maritime de Québec," par E. T. D. Chambers, de Québec.

RICHARD TURNER, président de la chambre de commerce de Québec, à la fin de l'enquête, dit:

C'est avec beaucoup de plaisir que je propose un vote de remerciements à M. Smith, sous-ministre de la marine, qui a agi comme commissaire dans cette enquête. Je le remerçie pour la courtoisie avec laquelle il nous a traités, et pour la grande somme de patience dont il a fait preuve à écouter les délibérations ici. Il a agi d'une façon qui impose à ceux qui s'occupe de commerce à Québec le devoir d'exprimer leur sentiment à son égard, et au nom de la chambre de commerce j'ai l'honneur de lui offrir nos plus sincères et nos plus cordiaux remerciments. (Applaudissements.) Je désire aussi remercier le gouvernement pour l'intérêt qu'il a pris au commerce d'animaux qui se fait entre le Canada et l'Angleterre, et qui est une affaire importante non seulement pour nous à Québec, mais aussi pour le *Dominion* tout entier. Comme l'a dit l'honorable M. Joly devant cette enquête, ce serait une chose déplorable pour tout le Canada si on mettait fin à ce commerce d'animaux. Nous pouvons calculer son importance aujourd'hui, mais nous ne pouvons commencer à réaliser quelles immenses proportions ce commerce entre le Canada et l'Angleterre prendra à l'avenir. Au nom de la chambre de commerce et de la classe commerciale de Québec, j'offre à M. Smith nos plus sincères remerciments.

M. P. V. VALIN, président des commissaires du havre, dit:—J'ai l'honneur d'appuyer cette motion de remerciements qui vous sont offerts par le président de notre chambre de commerce. C'est avec beaucoup de plaisir que nous, à Québec, avons entendu dire que vous deviez faire une enquête ici au sujet du commerce d'exportation d'animaux entre le Canada et l'Angleterre. J'espère que les témoignages que vous avez entendus à Québec sont satisfaisants, et je n'ai pas de doute que vous êtes venu à la conclusion que le port de Québec offre des facilités sans parallèles dans le monde pour l'exploitation d'un grand commerce d'exportation d'animaux; nous avons l'espoir, à Québec, que l'avenir nous réserve de grands avantages et que notre commerce se développera. A ce sujet je devrais dire aussi que M. Turner, président de la chambre de commerce, a fait preuve de beaucoup d'énergie dans cette affaire, pendant que cette enquête a siégé à Montréal et à Québec, et il mérite les remercîments de toute la classe commerciale pour avoir fait un exposé aussi magnifique des facilités que le port de Québec offre au public en général. Je n'ai pas de doute, monsieur le sous-ministre, que votre rapport sera tel qu'il fera voir les avantages que le port de Québec possède pour l'exploitation de ce commerce. Je vous remercie très cordialement pour l'attention que vous avez prêtée pendant cette enquête et la peine que vous vous êtes donnée pour recueillir tous les témoignages que nous pouvons donner sur ce sujet.

M. SMITH, sous-ministre de la marine, dit en réponse: Je vous suis très redevable, messieurs, de la manière bienveillante avec laquelle vous vous êtes exprimés sur la façon dont cette enquête a été conduite. Ainsi que je vous l'ai dit à la réouverture des délibérations, le gouvernement croit qu'il est opportun d'avoir la manière de voir des marchands et des citoyens de Québec sur cette affaire. Bien que le commerce de bestiaux n'ait pas pris de très grandes proportions dans le port de Québec, en comparaison de ce qu'il est à Montréal, le ministre de la marine, à Ottawa, et le gouvernement ont cru qu'on devait obtenir l'opinion du public, car on savait que l'avenir réservait de grands avantages à cet ancien port, qui a été récemment agrandi au point d'accommoder tout le commerce qui peut venir ici. Jusqu'ici le commerce d'exportation d'animaux du port de Québec n'a été qu'à son début, mais je pense qu'on a entendu assez de témoignages pendant cette enquête pour démontrer que Québec a toutes les facilités nécessaires pour ce commerce. Lorsqu'on connaîtra parfaitement les facilités auxquelles je fais allusion et qui ont été mises au jour, il n'y a pas de doute qu'une partie considérable de ce commerce viendra à Québec, et qu'on mettra à profit les avantages que Québec offre. Nous savons très bien qu'il y a de grandes difficultés à transporter

des animaux de Montréal à Québec pendant les grandes chaleurs. et qu'il y a eu des pertes considérables à cause de la chaleur, ce qui n'aurait pas lieu si les animaux étaient expédiés de Québec. Il est en preuve que dès que les animaux arrivent à Québec, bien qu'ils puissent être en mauvais état à leur arrivée ici, l'air frais les regaillardit et ils reviennent immédiatement. Si les citoyens de Québec qui s'occupent de commerce peuvent seulement amener quelques exportateurs d'animaux à expédier du bétail d'ici, je crois que, très probablement, Québec deviendra le centre d'une proportion considérable de ce commerce. J'espère voir le jour où il se fera un commerce considérable d'exportation d'animaux de ce port. Dans tous les cas on a obtenu et consigné votre manière de voir, à vous messieurs qui êtes intéressés dans ce commerce, et cette opinion sera soumise au gouvernement canadien et transmise au gouvernement anglais avec les autres témoignages entendus sur ce sujet. Je ferai remarquer, naturellement, ainsi que je l'ai déjà fait, que le gouvernement ne peut pas faire grand'chose dans une affaire comme celle-ci. Il en dépend beaucoup des exportateurs d'animaux eux-mêmes et de l'esprit d'entreprise et de l'énergie de la classe commerciale de Québec. Si les exportateurs d'animaux trouvent qu'ils peuvent expédier avec de meilleurs avantages de Québec que de Montréal, le commerce viendra ici ; mais ceux qui sont dans le commerce, comme ceux des autres sphères sociales, sont égoïstes jusqu'à un certain point. Ils ne sont pas pour se lancer dans une branche particulière d'affaires sans que ce ne soit pour leur intérêt. Il faut d'abord les convaincre qu'ils en retireront des bénéfices. Dès qu'on sera convaincu qu'il y a plus de facilités et de meilleurs moyens d'expédier les animaux ici qu'à d'autres ports, sans frais supplémentaires et sans pertes, le commerce viendra alors ici, et quand il viendra, je n'ai pas de doutes qu'il se fera vigoureusement. La première chose qu'il vous faudra faire à mon avis, sera de prendre des mesures pour que les vaisseaux qui quittent ce port pourvoient au transport des animaux, et que, lorsqu'ils sont frétés, on réserve de l'espace pour le bétail comme pour le bois. Généralement parlant, il me semble qu'une belle occasion s'offre ici à l'expédition du bétail, plus particulièrement pendant les chaleurs de l'été. Dans tous les cas, je souhaite à la ville de Québec et au port de Québec, tout le succès possible, et j'espère que dans quelques années le commerce se développera dans des proportions telles qu'elles seront satisfaisantes pour ceux qui s'intéressent à la prospérité du port.

Je vous remercie pour les égards avec lesquels vous m'avez traité depuis que je suis arrivé dans votre ville.

L'enquête, à Québec, est alors terminée.

ENQUÊTE SUR LE COMMERCE D'EXPORTATION D'ANIMAUX

ENTRE LE

CANADA ET L'ANGLETERRE.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
TROIS-RIVIÈRES, 15 janvier 1891.

Le 15 janvier 1891, M. W. Smith, sous-ministre de la marine du Canada, s'est rendu au bureau des commissaires du havre de la ville de Trois-Rivières pour y recevoir les témoignages sur le commerce d'exportation d'animaux entre le Canada et l'Angleterre.

ALEXANDER BAPTIST, marchand de bois, de la ville de Trois-Rivières, dépose comme suit:

Par M. Smith :

Q. Quelle est l'étendue de l'exportation du bois. de Trois-Rivières ?—R. En 1887, nous avons expédié environ 42,500,000 pieds de bois. Une partie de ce bois a été envoyé à Québec pour être expédié de là. Nous n'avons pas de société de journaliers de bord à Trois-Rivières. La quantité de bois fabriquée ici pour être expédiée en Angleterre est d'environ vingt à trente millions de pieds par année; et pour le marché des Etats-Unis la quantité varie de quinze millions cinq cent mille pieds à vingt millions de pieds, et pour l'Amérique du Sud elle est environ de deux ou trois millions. Les facilités pour l'expédition des animaux à Trois-Rivières sont très bonnes; nous avons d'excellents moyens de logement aujourd'hui. Il n'en coûterait pas beaucoup de les améliorer, mais nous avons tout de même d'excellents moyens de logement aujourd'hui. Des steamers de forts tonnages peuvent prendre des animaux à deux quais à Trois-Rivières.

Q. Fait-il aussi chaud ici qu'à Montréal ?—R. Je ne pense pas qu'il fasse aussi chaud. Nous avons des terrains près de la ville pour les animaux, et le foin se cultive ici sur une plus grande échelle qu'à tout autre endroit de la province. Le foin s'expédie souvent d'ici à Montréal. Le foin se vend généralement ici à un prix variant de $4 à $7 les cent bottes. Il s'est vendu cette année à $4 les cent bottes, c'est-à-dire de $5 à $6 la tonne. Le prix du transport du foin de Trois-Rivières à Montréal varie de $1.00 à $2.00 la tonne. Il y a cette différence entre le prix du foin à Montréal et le prix à Trois-Rivières.

Q. Les raisons que vous donnez en faveur de Trois-Rivières, sont que les facilités pour l'expédition du bétail sont bonnes, que le terrain est plat, près de la ville, qu'il n'y a pas ici de société ouvrière, que le prix du foin est moindre qu'à Montréal, et que la température est plus fraîche qu'à Montréal ?—R. Oui; et jusqu'ici nous n'avons pas eu de grèves.

(Signé) ALEX. BAPTIST.

Témoignage donné par GEO. BALCER, secrétaire de la chambre de commerce de Trois-Rivières :—

M. LE COMMISSAIRE,—Les explications que vous nous avez données au cours de vos remarques sur les raisons qui ont motivé la présente enquête sur le commerce d'exportation d'animaux, ainsi que les témoignages entendus à Montréal et à Québec, font qu'il est inutile pour nous, à Trois-Rivières, d'entrer dans les détails. Nous

nous contenterons de dire que le commerce d'exportation d'animaux, en Canada, est de date relativement récente; mais depuis ses premiers jours nous pouvons établir que le danger qui menace aujourd'hui une des branches les plus importantes du commerce, date de son commencement même.

Dans tous les cas, nous avons toujours cru, à Trois-Rivières, que le port de Montréal, avec les moyens qu'il a présentement, est tout à fait impropre à ce commerce; et nous sommes appuyés en cela par les témoignages qui ont été donnés dans le cours de l'enquête, à Montréal; car si on a établi d'une manière satisfaisante que les accusations quant aux mauvais traitements des animaux à bord des vaisseaux n'étaient pas fondées, cependant il en a été dit assez pour démontrer que le peuple anglais n'est pas du tout à blâmer s'il refuse d'accepter davantage des animaux traités avec tant d'incurie et dont la viande ne peut être acceptable pour un grand nombre de consommateurs. Le fait que, à chaque saison, à peu près, la presse de Montréal jette elle-même le cri d'alarme et relate des faits que les expéditeurs ont toute raison de cacher au public, est une autre preuve de notre assertion.

Il y a plus de dix ans, nous avons attiré l'attention du commerce d'animaux sur le système défectueux d'expédier des animaux venant de loin, sans leur donner quelques jours de repos avant de les embarquer, après avoir été particulièrement entassés dans des wagons de chemin de fer pendant plusieurs jours, alors qu'il faisait chaud, et avec des soins et une nourriture insuffisants, comme la chose arrive souvent.

A mesure que les années s'écoulaient et que chaque été ajoutait au danger de voir le consommateur en Angleterre finir par se fatiguer de notre négligence, nous avons non seulement communiqué avec les exportateurs d'animaux et les assureurs, mais nous avons offert aux diverses compagnies maritimes toute l'aide que nous pouvions pour remédier autant que possible aux inconvénients et aux pertes auxquels est exposé le commerce par suite de l'excessive chaleur au milieu de l'été et d'un séjour prolongé à bord du vaisseau, à Montréal, et dans la partie supérieure du fleuve. Il y a ici des témoins pour prouver que chaque année, au mois de juillet et au mois d'août, on pêche des carcasses d'animaux le long des rives du fleuve, de Montréal en descendant. L'histoire du *Bristol* et du *Batavia*, ainsi que d'un bon nombre d'autres vaisseaux, est encore dans la mémoire de chacun. Et la décision du Conseil privé en Angleterre au mois d'août 1885 n'a certainement pas été étrangère aux rapports lamentables qui furent publiés dans tout le pays et en Angleterre, relativement à la mortalité parmi les animaux expédiés pendant les chaleurs de juillet.

Mais tout ceci ne fut d'aucune utilité. Suivant obstinément leur confiance déraisonnable dans leur infaillibilité, les expéditeurs de Montréal ne semblaient pas se rendre compte de la situation ou avoir d'autre intérêt que de contrôler autant que possible le fret profitable. Nous devons ici rendre témoignage aux exportateurs d'animaux, et particulièrement aux Canadiens de l'ouest, qui, ayant toutes les bonnes raisons d'expédier leurs animaux en bon état, étaient prêts à envoyer leurs bestiaux à Trois-Rivières pourvu que les steamers vinssent les prendre à notre port. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était aussi prête à seconder le projet, mais l'offre ne reçut jamais de réponse d'aucune des compagnies maritimes.

Nous prétendons que la grande mortalité parmi les animaux expédiés de Montréal est non seulement due à l'expédition des animaux alors qu'ils sont exténués de fatigue ou de mauvais traitements, pas même par le fait qu'ils sont exposés à l'ardeur dangereuse du soleil et entassés sur les quais, mais en sus, souffrant d'une chaleur intense dans le long trajet sur le fleuve et sur le lac Saint-Pierre, les animaux sont plus exposés à contracter des maladies; et à ce fait on peut attribuer la grande partie des pertes ainsi que l'état maladif dans lequel un aussi grand nombre arrivent au port de débarquement.

Nous n'hésitons pas à jeter le blâme pour cet état de choses sur les compagnies maritimes de Montréal, et nous ne pouvons qu'exprimer nos remercîments à M. Plimsoll pour avoir attiré l'attention du gouvernement impérial et du gouvernement canadien sur le pénible état de ce commerce, ce qui est préjudiciable non seulement au commerce même mais aussi à la bonne réputation du Canada.

Nous prétendons aussi que le port de Trois-Rivières possède tout ce qu'il faut pour faire disparaître les inconvénients et le danger qui environnent aujourd'hui l'expédition des animaux du Canada.

Situé en aval du lac Saint-Pierre, sans marée pour la peine (la marée n'étant en moyenne que de 9 pouces), ayant de grands quais baignant dans 36 pieds d'eau, et des communications par chemins de fer des deux côtés du fleuve, le port n'est inférieur à aucun autre quant à sa facilité d'accès pour manœuvrer et décharger les vaisseaux et les cargaisons. Il est de fait que très peu de steamers qui partent de Montréal sont en état d'arriver à Québec le même jour. Il leur faut jeter l'ancre pour la nuit à Sorel, dans les environs de Trois-Rivières, ou à Batiscan. Ce n'est que le second jour après leur départ de Montréal que l'air pur et la brise fraîche viennent réconforter les pauvres animaux. Or, si les steamers, après avoir pris leur cargaison générale à Montréal, arrivent ici le même soir, ils peuvent prendre leurs animaux à bord pendant la nuit et quitter le matin à bonne heure ; d'un autre côté, ils arrivent à Québec avant que le soleil ne soit suffisamment fort pour affecter les animaux. Et avant de s'embarquer les animaux auront eu un repos bien mérité, car à partir des limites de la ville et s'étendant à l'ouest sur une distance de plusieurs milles le long du Saint-Laurent, nous avons une magnifique étendue de bons pâturages, aussi plats qu'une prairie, et arrosés de plusieurs cours d'eau. Cette banlieue est traversée par le chemin de fer Canadien du Pacifique, dont un embranchement s'étend jusqu'à nos quais en eau profonde, formant ainsi sans exception le meilleur entrepôt qu'on puisse imaginer pour le commerce d'animaux. De ce lieu de repos on peut conduire les animaux au vaisseau à toute heure du jour ou de la nuit, sans le moindre inconvénient ou danger. Un tel terrain favorable et de telles facilités pour l'expédition des animaux n'existent dans aucun autre port du Canada.

En sus de ces facilités naturelles, les commissaires du havre ont décidé de n'exiger aucun droit de quaiage des vaisseaux qui prendront des animaux dans le port de Trois-Rivières, et la corporation de la ville a consenti à fournir l'excellente eau fraîche du St-Maurice à tous ces vaisseaux gratuitement.

Ce qui précède, M. le commissaire, est le témoignage que la chambre de commerce de Trois-Rivières desire soumettre au gouvernement, espérant que, dans l'intérêt de cette importante branche de notre commerce canadien, dont l'existance est si grandement menacée aujourd'hui, des mesures seront prises pour empêcher d'expédier à l'avenir des animaux venus de très loin avant qu'on ne les ait fait reposer convenablement ; et aussi que durant les grandes chaleurs il ne pourra s'expédier d'animaux d'aucun port qui n'est pas en position de se conformer à toutes les nécessités sanitaires du cas. Les témoignages que vous avez déjà recueillis, particulièrement dans le cours de l'enquête à Montréal, suffisent pour démontrer la nécessité qui existe d'adopter des mesures promptes et sanitaires dans le but de remédier aux maux en rapport avec ce commerce.

GEORGE BALCER.
Secrétaire de la chambre de commerce de Trois-Rivières.

Déposition d'ONÉSIME ST-PIERRE, aide-arrimeur, de la paroisse du Cap de la Madeleine :—

Par M. Smith :

Q. N'avez-vous jamais trouvé des animaux morts qui flottaient sur le fleuve ?—R. Oui ; j'en ai repêché deux moi-même il y a six ans. Je suis absent de cette localité depuis quatre ans. Quand j'ai repêché ces deux animaux morts, il y a six ans, j'ai vu d'autres personnes qui en repêchaient aussi en même temps,

Q. Combien d'animaux sont morts, croyez-vous, à bord des vaisseaux entre Montréal et Québec pendant cet été-là ?—R. Je crois que plusieurs sont morts pendant cet été-là. Il est difficile d'en donner le nombre exact, mais un pilote m'a dit que dans le cours de cet été en question il en était mort 36 à bord d'un seul steamer entre Sorel et Batiscan. C'est-à-dire, il y a six ans.

(Signé) ONÉSIME ST-PIERRE.

Déposition de Flavien Bourassa, arrimeur, de la paroisse du Cap de la Madeleine :—

Il y a trois ans, je chargeais de bois un vaisseau à l'île Baptist. Il y avait à bord des animaux qui avaient été pris à Montréal. Avant que je ne commençasse à charger le bois, le premier officer du bord me demanda de débarquer un animal qui était mort sur le vaisseau, et dans le cours de 24 heures il en mourut trois autres à bord, et nous les avons débarqués sur le quai. Ceci se passait du samedi au lundi. Trois semaines après, dans le même été, nous avons eu un autre vaisseau de Montréal, et deux animaux sont morts à bord. A différents temps dans le cours de cet été là nous avons jeté par-dessus bord de 15 à 20 animaux morts. Tous les étés, nous voyons des animaux flotter sur le fleuve qui ont été jetés par-dessus bord.

Par M. Smith :

Q. Croyez-vous que vous ayiez vu environ 20 animaux morts pendant l'été ?—R. Oui ; à peu près cela.

(Signé) FLAVIEN BOURASSA.

Déposition d'Arthur Bellefeuille, machiniste, de la ville de Trois-Rivières :—

Nous étions à la chasse, l'année dernière, sur le lac St-Pierre, près de Trois-Rivières. Comme nous longions la rive, nous avons trouvé sur la grève un animal mort. Nous n'en avons vu qu'un seul à cet endroit. Il y avait grand nombre de corbeaux voltigeant autour de la carcasse. Après cela j'ai vu un autre animal mort flotter sur le fleuve vis-à-vis la ville.

(Signé) ARTHUR BELLEFEUILLE.

Déposition de François Bourassa, tanneur, de la ville de Trois-Rivières :

J'ai souvent acheté des peaux d'animaux qu'on avait trouvés morts et flottant sur le fleuve. J'en achète tous les étés, mais, l'année dernière, j'en ai acheté moins que dans les étés précédents. Il y a deux ans, j'en ai acheté 15 ou 20, et l'an dernier j'en ai eu 10. Ce sont les peaux d'animaux jetés par-dessus bord des steamers entre Montréal et Trois-Rivières, et qu'on trouve dans les environs de Trois-Rivières.

Q. Comment reconnaissez-vous que ce sont des animaux trouvés dans le fleuve ?—R. Ceci est facile à reconnaître par la grandeur de la peau.

Q. Achetez-vous ces peaux à la livre ?—R. Oui ; et j'en ai acheté qui pesaient 150 et 160 livres.

Q. Combien payez-vous la livre pour ces peaux ?—R. 5 ou 6 cents la livre.

Q. Quelle est la pesanteur moyenne d'une peau d'animal ici ?—R. La pesanteur est de 40 livres pour les animaux moyens qu'on élève dans cette région. J'ai acheté des peaux d'animaux jetés par-dessus bord des steamers, qui pesaient 160 livres. La pesanteur moyenne des peaux de nos propres animaux est de 30 à 40 livres.

Q. Que faites-vous des cornes des animaux ?—R. Nous n'achetons jamais les cornes avec les peaux ; les cornes sont jetées.

FRANÇOIS sa × marque BOURRASSA.

Témoin : H. G. MÉTHOT.

Déposition de Télesphore Eusèbe Normand, membre du parlement provincial, maire de la ville des Trois-Rivières :—

Nous avons un grand lopin de terre cultivé de 300 acres près de la ville, et la corporation de Trois-Rivières en donnera 100 acres à toute compagnie qui viendra ici pour établir une cour à bestiaux, et embarquer les animaux ici à bord des steamers pour l'exportation, ou pour préparer la viande dans le but d'en exporter, exempte de toutes taxes et avec l'eau gratuitement. Ce que je dis ici est corroboré par deux échevins de la ville, MM. Bellefeuille et Vanasse, ici présents, et confirmé aussi par

une résolution du conseil passée il y a environ huit ou neuf ans et qui est encore en vigueur dans le district de Trois-Rivières et les environs. Nous cultivons dans les alentours de la ville environ 250,000 tonnes de foin et 3,500,000 boisseaux d'avoine. Il n'y a pas d'organisations ouvrières comme ils en ont ailleurs, de sorte que la main-d'œuvre est à bon marché. Je confirme ce que M. William Ritchie dit relativement au fait que les steamers sont obligés d'arrêter en amont de Trois-Rivières pour y passer la nuit et y attendre la marée.

(Signé) T. E. NORMAND.

Déposition d'EDOUARD BERNIER, de la ville de Trois-Rivières, journalier :—

L'année dernière, j'ai trouvé la carcasse d'un animal près de la ville, à environ un mille de Trois-Rivières. Il y a deux ou trois ans, je suis allé à Bécancour, à environ six milles de Trois-Rivières, et j'ai vu près de la rive six carcasses d'animaux qui flottaient sur le fleuve. Je demandai à quelqu'un d'où venaient ces animaux, et on me répondit qu'on les avait jetés par-dessus bord de steamers qui descendaient le fleuve.

EDOUARD sa x marque. BERNIER.

Témoin : H. G. MÉTHOT.

Déposition du capitaine CHARLES BOURGEOIS, de la ville de Trois-Rivières :—

Je suis capitaine du traversier entre Trois-Rivières et Sainte-Angèle depuis environ 40 ans. Depuis 10 ans j'ai vu de temps à autre des animaux morts flotter sur le fleuve, particulièrement pendant les mois d'été. J'en ai vu au moins 15 à 20 chaque été.

(Signé) CAPITAINE C. BOURGEOIS.

Déposition de JAMES MALONE, expéditeur de foin, de grain et de bois, de la ville de Trois-Rivières :—

Le foin, dans cette région, est toujours de $1.50 à $2 la tonne meilleur marché qu'à Montréal ou à Québec ; l'avoine de 5 cents le boisseau, et la *moulée*, le son et la *gaudriole* de 10 à 15 cents par boisseau ; la paille de $1.50. Nous avons dans cette région, tous les ans, plus de foin, de paille, etc., qu'il n'en faudrait pour tous les animaux qui sont expédiés du Canada et des Etats-Unis en Angleterre, chaque année. Nous avons aussi de meilleures facilités pour faire reposer les animaux ici qu'ils n'en ont à Québec ou à Montréal, car, outre la commune, nous avons les Pins, qui pourraient abriter 20,000 têtes d'animaux sous les arbres, endroit qui n'est qu'à six arpents des quais. Quant à la quantité de foin qui se cultive dans cette région, c'est quelque chose d'énorme.

(Signé) JAMES MALONE.

Déposition d'Edmond Blais, courtier maritime, de la ville de Trois-Rivières :—

Il est à ma connaissance que des steamers océaniques, après avoir pris leur chargement général à Montréal, ont dû attendre 24 heures, et parfois 36 heures, pour embarquer les animaux, et ce retard n'arriverait pas ici. A mon avis, ceci a lieu à cause du manque de moyens de logement pour les chemins de fer. Il serait meilleur marché pour les steamers de venir ici et il y aurait moins de retards, vu que notre port offre tous les avantages pour l'expédition et l'accommodement du commerce.

(Signé) EDMOND BLAIS.

Déposition de William Ritchie, marchand de bois, de la ville de Trois-Rivières:—

Je suis d'avis que le commerce d'animaux peut se faire à Trois-Rivières avec plus d'avantage qu'à Montréal ou à Québec, et la raison en est que les compagnies de chemins de fer offriront des avantages pour amener les animaux ici. Le chemin de fer Canadien du Pacifique amènera les animaux ici pour le même prix qu'il les amène à Montréal.

Q. Ceci est pour les animaux venant de l'ouest?—R. Oui.

Q. Quelle est la distance de la jonction de Saint-Martin à Trois-Rivières?—R. Je crois qu'elle est d'environ 80 milles, et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a offert d'amener les animaux ici pour le même prix, parce qu'elle peut les conduire ici en moins de temps, et les wagons retourner à Montréal rapidement. Parfois les trains d'animaux sont retenus à Saint-Martin et les quais de Montréal pendant 30 ou 40 heures avant de pouvoir arriver à Montréal. Dans cet intervalle, ils pourraient venir à Trois-Rivières. Il y a des vaisseaux à bestiaux qui ont pris du bois ici et qui avaient pris des animaux à Montréal avant de venir. Parfois ils restent ici 20 ou 24 heures avant de compléter leur cargaison, et parfois ils y restent 2 ou 3 jours. Il arriva une fois que 6 gros animaux furent débarqués morts sur le quai et ils furent vendus pour du savon.

Q. Si vous deviez expédier des animaux en Angleterre, d'où les expédieriez-vous, d'ici ou de Montréal?—R. Si je devais envoyer des animaux en Angleterre, je les expédierais de Trois-Rivières; car les frais de transport seraient moindres, et il y aurait moins de danger d'en perdre. Le foin est à meilleur marché ainsi que la main-d'œuvre, et les facilités que nous avons à Trois-Rivières sont plus avantageuses.

Q. Est-ce que les animaux débarqués morts sur le quai ici ont été vendus?—R. Oui; je pense qu'ils ont donné $5 à l'individu qui les a débarqués. Nous les avons empêchés de les jeter dans le fleuve vu qu'ils étaient à notre propre quai, et c'est pour cela qu'ils ont été mis sur le quai. A ma connaissance ils ont été vendus pour en faire du savon. Je sais que des trains d'animaux ont été retenus à la jonction de Saint-Martin et à d'autres points alors qu'ils étaient en route pour se rendre sur les quais de Montréal, avant de pouvoir arriver à destination. Lorsque les animaux arrivent à cet endroit ils sont mis sur les quais. Ils y restent parfois 12 heures avant de pouvoir s'embarquer, et s'ils étaient envoyés ici on pourrait les mettre sur la commune de la ville. Lorsque les animaux sont embarqués à Montréal il faut beaucoup de temps au vaisseau pour se rendre jusqu'à Trois-Rivières, et souvent le steamer jette l'ancre pour la nuit à un mille en amont de Trois-Rivières. Lorsqu'ils n'arrêtent pas ici ils sont obligés d'arrêter à Batiscan pour la nuit ou pour attendre la marée. Et si les animaux étaient expédiés de Trois-Rivières les vaisseaux pourraient partir à bonne heure le matin et dépasser Québec avant la grande chaleur du jour. Ils pourraient charger les animaux à bord du vaisseau juste au moment de la marée, de manière à passer le Cap à la Roche sans être obligés d'attendre la marée. Un grand avantage que nous avons sur Québec, c'est que nous n'avons pas le flux et le reflux de la marée pour empêcher le chargement des animaux au quai. A ma connaissance, des vaisseaux chargés d'animaux à Montréal ont passé trois jours ici à prendre du bois, et j'ai vu des animaux qui sont morts dans cet intervalle pendant les grandes chaleurs, alors que le vaisseau était à compléter son chargement de bois au quai de notre compagnie.

(Signé) W. RITCHIE.

Déposition de Zéphirin Marchand, de la ville de Trois-Rivières, marchand de charbon:—

"J'ai souvent vu des animaux morts flotter sur le fleuve entre le lac St-Pierre et Champlain.

Par M. Smith:

Q. Combien de temps un animal mort peut-il flotter, à votre avis?—R. Je pense qu'après qu'ils ont été jetés à l'eau ils vont au fond, et ils ne flottent qu'un certain temps après.

Q. Combien de temps restent-ils sans ce décomposer, croyez-vous ?—R. Je ne sais pas.

(Signé) ZÉPHIRIN MARCHAND.

La lettre suivante est produite :—

"TROIS-RIVIÈRES, 15 janvier 1891.

"A M. W. SMITH,
"Sous-ministre de la marine,
"Ottawa.

"MONSIEUR,—En rendant témoignage sur la question de l'expédition des animaux en Angleterre par voie du Saint-Laurent, je n'hésite pas à dire qu'à mon avis le port de Trois-Rivières est le meilleur centre de réunion et d'expédition du Saint-Laurent.

"En sus de l'avantage qu'a ce port dans le fait qu'il est situé à plusieurs milles en aval de cet immense nappe d'eau basse connue sous le nom de lac Saint-Pierre, il possède plusieurs autres avantages qui contribuent à en faire l'entrepôt le plus convenable pour ce grand commerce progressif.

"Une grande étendue de bonne terre à pâturages, située dans le voisinage de la ville, arrosée par plusieurs cours d'eau, et traversée par le chemin de fer Canadien du Pacifique, offre un excellent lieu de repos pour les animaux avant l'embarquement.

"Une question très importante à considérer est la qualité de l'eau fournie aux animaux à bord des steamers transatlantiques, car la santé du bétail en dépend dans une grande mesure.

"L'eau du Saint-Maurice, à Trois-Rivières, eau du nord très claire et très froide, est probablement la meilleure qu'on ait en Canada pour cet objet.

"Il est bien connu qu'un grand nombre d'animaux meurent à bord des vaisseaux et qu'ils sont jetés par-dessus bord en descendant le Saint-Laurent en aval de Montréal, particulièrement pendant les chaleurs. Je suis d'avis que si on accordait un peu de repos aux animaux dans un endroit convenable, une fois qu'ils sont descendus du chemin de fer, cela aurait l'effet de les mettre en meilleur état pour entreprendre la traversée. Ce lieu de repos existe précisément à Trois-Rivières et dans le voisinage immédiat du Saint-Laurent.

"Mais dans le but de faire convenablement l'expédition des animaux à Trois-Rivières il serait absolument nécessaire de construire un nouveau quai, réservé spécialement à ce commerce, à l'extrémité ouest de la ville, touchant ce grand pâturage ou lieu de repos. Les commissaires du havre des Trois-Rivières ont, à maintes reprises, attiré l'attention du gouvernement sur la nécessité de construire ce quai.

"On peut toujours se procurer, à Trois-Rivières, une quantité indéfinie d'excellent foin à meilleur marché qu'à tout autre port maritime du Saint-Laurent. On peut aussi avoir dans ce port de bons hommes d'expérience pour soigner les animaux à bord du vaisseau.

"Avec la construction du quai qu'on propose de construire, l'objection soulevée par des lignes de steamers contre le fait d'arrêter à Trois-Rivières pour prendre des animaux n'aurait pas raison d'exister.

"Votre obéissant serviteur,
"JOSEPH REYNAR."

M. TORRANCE, de la ligne Dominion, présente la statistique suivante :—

"COMMERCE TRANSATLANTIQUE D'ANIMAUX.

"Aux éditeurs du *Mercury* de Liverpool.

"MESSIEURS,—Depuis 1875, soit une période de 16 ans, la ligne *Dominion* a transporté 170,784 bestiaux et 246,799 moutons du Canada en Angleterre. La saison de la navigation du Saint-Laurent s'étend du premier mai à la fin de novembre.

La statistique pour les cinq dernières années est comme suit :—

1886—	animaux transportés,	8,431.	Proportion des pertes.		0.13
1887	" "	9,[illegible]38.	"	"	0.16
1888	" "	9,635.	"	"	0.64
1889	" "	9,288.	"	"	0.71
1890	" "	13,191.	"	"	0.80
1890	en hiver, de Portland,	3,354.	"	"	0.59

Moyenne pendant cinq ans, 0·49.

"En vue de ce qui précède, un nombre considérable de chevaux, de bestiaux et de moutons de race ont été exportés d'Angleterre pour des fins d'élevage, et parmi lesquels la mortalité a été encore bien moindre que ce qui précède. On n'a pas eu à enregistrer de pertes de vies humaines par suite du transport d'animaux pendant la susdite période.

" FLINN, MAIN ET MONTGOMERY.

" LIVERPOOL, 3 février 1891."

INDEX

DES

TÉMOIGNAGES PRIS À MONTRÉAL.

PAGE.

Acer, C. M. ..... 102 et 111
Aikins, Andrew Wallace 141
Allan, Andrew 15
Arrêté du Conseil, (expédition des animaux) 175
Bickerdike, Robert 59
Bliss, Martin 147
Bond, Edward L. 51, 179, 247
Briens, Alexander 148
Chambers, Alexander 237
Classification, tarifs et règlements 248
Cochrane, Honorable M. H. 154
Cochrane, W. F. 183
Coughlin, Cornelius 85
Craig, William W. 118
Crowe, John 93
Cunningham, William 239
Dick, James R. 218
Dunne, John 135
Eakins, James 115
Extrait de l'*Advertiser* de Dundee 121
Extrait de la *Tribune* de New-York 236
Frankland, Garrett F. 125
Gould, Joseph 256
Green, Michael 193
Hopper, Robert J. 257
Howard, capitaine 195
Johns, Thos. F. 186
Kennedy, Nathan 163
Mackay, Henry 200
Macmaster, Cap. John Andrew 235
McLean, Charles 36
McLennan, John 9
Meehan, Richard 179
Monderloh, W. C. 33
Mullins, Henry A. 143
Murray, John C. 181
Ogilvy, John 101
Perrault, Joseph Xavier 108
Plimsoll, Samuel (adresse) 157
Popham, John 42
Reford, Robert 17
Riley, Cap. James J 55
Routh, J. H. 134
Ryan, John J. 192
Scanlan, Michael 215
Shaw, James G. 203

Telfer, H. C. 255
Thom, James 232
Thompson, Archibald J. 131
Watt, David Allan 220
Wilkinson, Patrick 258

TÉMOIGNAGES PRIS À QUÉBEC.

Beckett, Thomas 274
Boswell, St. George 295
Brown, Joseph 322
Burstall, John 298
Couture, Joseph Alphonse 304
Couture, Joseph Adolphe 316
Hall, William B. 309
Joly de Lotbinière, Hon. H. G. 301
Lamarre, François-Xavier 310
Morin, Louis 310
Nesbitt, E. T. 311
Ray, Walter 294
Rhodes, Hon. Col. William 314
Simons, William 278
Tofield, William 319
Turner, Richard 268
Turner, M. (lettres et brochures produites) 324
Valin, P. V. 321

TÉMOIGNAGES DONNÉS AUX TROIS-RIVIÈRES.

Balcer, Geo 327
Baptist, Alexander 327
Bellefeuille, Arthur 330
Bernier, Edouard 331
Blais, Edmond 331
Bourassa, Flavien 330
Bourassa, Frs 330
Bourgeois, Charles 331
Malone, James 331
Marchand, Zéphirin 332
Normand, Télesphore Eusèbe 330
Reynar, Joseph (lettre consignée au rapport) 333
Ritchie, William 332
St. Pierre, Onésime 329
Torrance, M. (statistique) 333

CANADA

LÉGISLATION IMPÉRIALE

AU SUJET DES

CHARGEMENTS SUR LE PONT DES NAVIRES

INFORMATIONS

RECUEILLIES PAR

M. Wm. Smith, sous-ministre de la marine

À PROPOS DU

TRANSPORT DE CHARGEMENTS DE PLANCHES ET DE BOIS DE SERVICE SUR LE PONT DES NAVIRES EN HIVER

RAPPORT IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.
1891

RAPPORT

Des informations recueillies par M. William Smith, sous-ministre de la marine du Canada, suivant les instructions du chef de ce ministère, à une assemblée de la chambre de commerce de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, les 27, 28 et 29 janvier 1891, au sujet de l'acte impérial concernant la ligne de charge, et le bill à l'effet de prohiber les chargements de bois de service et de planches sur le pont des navires en hiver, actuellement devant la Chambre des Communes d'Angleterre.

Le président de la chambre de commerce est au fauteuil, et en présentant le sous-ministre de la marine, il dit que le but de l'assemblée est de discuter à fond la question des chargements de pont, question extrêmement importante pour les armateurs de la ville et de la province en général. Il souhaite une cordiale bienvenue au sous-ministre, qu'il a invité à cette réunion. En apprenant que M. Plimsoll, connu dans tout le monde civilisé comme " l'ami des matelots ", était arrivé à Montréal et assistait à l'enquête récemment instruite en cette ville au sujet du commerce d'exportation de bétail, il (le président) avait espéré que ce monsieur viendrait à Saint-Jean avant de quitter le pays pour y connaître l'opinion des propriétaires et capitaines de navires sur cet important sujet; mais par un oubli regrettable il n'a pas été invité à cette assemblée, et il est maintenant, paraît-il, retourné en Angleterre. Il espère, cependant, que M. Smith voudra bien donner à l'assemblée des renseignements complets au sujet du bill actuellement devant le parlement britannique et du projet de M. Plimsoll de prohiber le transport des chargements de planches sur le pont des navires en hiver,—projet qui, s'il devient loi, portera un coup très sérieux aux armateurs et au commerce du port en général, attendu que nos navires du Nouveau-Brunswick ont presque tous été construits pour transporter des chargements de pont.

Le sous-ministre de la marine, se rendant à l'invitation, prend alors la parole. " C'est un grand plaisir pour moi, dit-il, de rencontrer la chambre de commerce en cette occasion, plus particulièrement parce que j'ai passé un grand nombre d'années de ma vie officielle dans ce port. La visite de M. Plimsoll au Canada n'avait aucun rapport officiel avec l'enquête récemment instituée à Montréal au sujet du commerce d'exportation du bétail, mais il avait été conseillé par quelques-uns de ses amis à visiter ce pays et les Etats-Unis dans le but de constater par lui-même comment se fait le commerce de transport, et il s'est trouvé arriver au moment où j'avais reçu instruction d'ouvrir une enquête sur ce sujet même. J'ai eu beaucoup de plaisir à l'inviter d'assister aux séances de Montréal." M. Smith explique alors le bill déposé au parlement impérial à l'instance de M. Plimsoll, et dont l'un des objets est d'interdire l'importation du bétail d'Amérique en Angleterre, excepté le bétail qui n'est pas importé pour la vente ou la boucherie; et il ajoute que si ce bill devient loi il tuera notre commerce d'animaux, car le Canada ne pourrait lutter avantageusement avec les Etats-Unis dans l'exportation du bœuf habillé. Cette partie du projet de loi a été soumise à l'examen d'un comité inter-départemental de Londres qui est chargé de s'assurer s'il serait à propos de la laisser passer dans le domaine des statuts, et les informations qui ont été prises sur ce sujet à Montréal, Québec et Trois-Rivières vont être transmises au gouvernement britannique pour l'utilité du comité. M. Smith continue:

" Relativement à l'acte impérial concernant la ligne de charge, la marque que portent les navires, communément appelée ' marque de Plimsoll,' n'est pas en réalité sa marque, car lorsque fut adoptée en 1876 la loi qui oblige les navires à avoir une

marque peinturée sur leurs côtés, M. Plimsoll fit tout ce qu'il put pour qu'elle fût une marque du gouvernement; mais il ne réussit pas, et la loi décréta que la marque fut faite sur les navires par les propriétaires, ce qui était à l'encontre des prétentions de M. Plimsoll. L'acte concernant la ligne de charge récemment adopté par le parlement impérial est la marque que préconisait M. Plimsoll en 1876; elle est aujourd'hui placée sur chaque navire par un officier de la Chambre de Commerce, ou par un inspecteur de quelque société approuvée par la Chambre de Commerce, et peut-être acceptée en réalité comme marque du gouvernement, comme le voulait M. Plimsoll.

"L'acte impérial confère à la législature du Canada la faculté de faire une loi à l'effet d'appliquer cette marque aux navires enregistrés en Canada, pourvu que cela soit fait d'accord avec les principes posés par la chambre de commerce; mais c'est l'opinion générale parmi les armateurs que ces tableaux et calculs fournis par la chambre de commerce ne paraissent pas s'appliquer avec justice aux navires canadiens construits en bois, parce que les règlements établis ne donnent pas assez de marge à la flottabilité des navires de bois. Cependant, la loi ne couvre pas les navires canadiens qui ne vont pas à des ports anglais, elle s'applique seulement aux navires canadiens qui partent de ports britanniques. Mais si un navire canadien est bien marqué ici par un inspecteur du bureau Véritas français, suivant les règlements de la chambre de commerce, cette marque sera acceptée par les officiers de la chambre de commerce britannique.

"Le bill dont s'occupe en ce moment le parlement impérial et que pousse M. Plimsoll contient une disposition abolissant les chargements de planches ou de bois de service sur le pont des navires qui arrivent en Angleterre après le 31 octobre. Si ce bill devient loi, tout navire partant du Canada après le 1er octobre et arrivant en Angleterre avec un petit chargement de planches que la loi canadienne lui permettrait de porter sur son pont, encourrait par cela même une amende. Oui; si le parlement anglais laisse le bill de M. Plimsoll devenir loi, nous aurons la singulière anomalie d'un navire partant du Canada après le 1er octobre dans toutes les conditions de la légalité avec un chargement de 3 pieds de planches sur son pont, et passible, en arrivant en Angleterre, d'une amende pour avoir apporté ce chargement après le 31 octobre.

"C'est en 1873 que fut passée la loi canadienne concernant les chargements sur le pont des navires, laquelle permettait trois pieds de planches sur le pont pendant les mois d'hiver; et en 1876, lorsque M. Plimsoll essaya de prohiber totalement les chargements de pont en hiver, une disposition fut mise dans l'Acte impérial à l'effet de permettre un chargement de 3 pieds de planches sur le pont des navires arrivant en Angleterre après le 31 octobre. Donc, les lois impériales et canadienne sont présentement en parfaite harmonie. A l'époque où fut édicté l'acte qui établissait cette harmonie, M. Plimsoll lui a fait toute l'opposition possible, car il considérait que les chargements de pont en hiver constituaient un danger pour les équipages et pour les navires, et il s'est montré très contrarié lorsqu'il a vu l'acte en question finalement adopté par les deux chambres de la législature impériale.

"Aujourd'hui, M. Plimsoll, par l'intermédiaire de quelques-uns de ses amis, ramène la question devant la Chambre des Communes, et nul doute qu'il va employer toute son influence à faire adopter son projet de loi. S'il réussit, nos navires ne pourront plus transporter aucun chargement de pont du Canada en Angleterre pendant les mois d'hiver, et pourtant il est bien connu que la plupart de nos navires canadiens construits pour le commerce transatlantique ont de hauts bastingages afin de pouvoir au besoin porter un chargement de pont de 6 ou 8 pieds. De la correspondance que le ministère de la marine a échangée avec des armateurs, il ressort que si les chargements de pont sont prohibés en hiver il va en résulter des pertes sérieuses pour les propriétaires de ces navires. Si quelqu'un désire démontrer qu'un chargement de pont limité n'est pas dangereux en hiver, c'est le temps de le faire. On a pensé avec raison que le témoignage d'hommes du métier, d'hommes expérimentés qui ont traversé l'Atlantique avec des chargements de pont, aurait plus de poids que celui d'armateurs qui n'ont pas cette expérience.

"On m'a informé que quelques-uns des armateurs de Saint-Jean sont d'avis que le meilleur chargement de pont serait celui de 3 pieds; mais il paraît que la majorité préfère un chargement de 6 pouces au-dessus de la lisse, qu'elle considère plus sûr qu'un chargement de pont de 3 pieds. Maintenant, je suis prêt à recevoir les opinions des hommes d'expérience; elles seront soumises au gouvernement britannique dès qu'elles seront recueillies et préparées pour être transmises à la chambre de commerce impériale par le canal de Son Excellence le gouverneur général."

MERCREDI, 28 janvier 1891.

M. WM. SMITH, le sous-ministre de la marine, ouvre l'investigation au sujet de la question des chargements de pont, avec le comité nommé à l'assemblée d'hier. Le comité choisit pour président M. George F. Baird, M. P., qui prend la parole en ces termes :—

"Les témoignages que nous allons recueillir vont être donnés par des personnes qui sont allées en mer—capitaines, pilotes et autres—des hommes qui ont de l'expérience dans le transport des chargements de pont. Le comité se propose d'établir que pour les chargements de pont il y a une distinction en faveur des navires canadiens de construction moderne comparés avec les bâtiments ou navires à vapeur en fer. Les navires canadiens ont été construits pour transporter des chargements de pont; sous le rapport de la résistance, ils dépassent même les exigences de l'inspection des Lloyds. Il y a une grande différence entre le bâtiment long, étroit et profond que l'on construisait en ce pays, il y a plusieurs années, et le navire canadien moderne; plusieurs navires de l'ancienne classe ont essuyé des désastres que l'on invoque au détriment des navires de nos jours. Le mode de construction des navires a été considérablement amélioré ici dans le cours des douze ou quinze dernières années; nous avons construit des bâtiments qui ont eu une renommée universelle. C'est pour ces navires modernes que nous devons plaider. Les témoignages que nous allons entendre vont aussi faire voir qu'un navire canadien de construction moderne peut transporter un chargement de pont de niveau avec le dessus de la lisse, ou quelques pouces au-dessus, avec moins de danger pour lui-même et pour l'équipage, que s'il était parti avec un chargement de 3 pieds de haut ou allant à la moitié de la hauteur sur la lisse. On professe cette opinion parce que l'expérience a démontré que les chargements de pont de niveau avec le sommet des lisses, ou un peu au-dessus, peuvent être plus solidement amarrés que les chargements de pont de 3 pieds, et aussi parce que quand un navire portant un chargement de pont complet embarque un paquet de mer, l'eau passe par-dessus et n'occasionne aucune avarie, comme dans le cas des chargements de pont de 3 pieds.

"Pour ce qui est de la ligne de charge, on ne sait pas précisément comment elle peut s'appliquer aux navires de bois. Si je comprends bien, moins profond est un navire, plus grand doit être son franc-bord. Le comité demande le privilège de prendre des informations sur ce sujet et d'envoyer au ministère de la marine un mémoire sur la question."

Le sous-ministre de la marine, M. Smith, donne au comité l'assurance que le privilège qu'il demande sera accordé.

Le capitaine H. A. CALHOUN est la première personne appelée à donner son opinion sur la question des chargements de pont. Voici comment il s'exprime:

"Pendant une trentaine d'années j'ai été capitaine d'un bâtiment qui a navigué sur l'Atlantique du nord, j'ai toujours considéré qu'un navire est plus en sûreté avec un chargement de pont de niveau avec la lisse, ou un peu au-dessus de la lisse, qu'avec un demi-chargement de pont. Je crois que tous les navires canadiens de construction canadienne, rangés dans la seconde classe, sont capables de porter un plein chargement de pont, c'est-à-dire jusqu'au sommet de la lisse. Je limiterais le chargement de pont à vingt rangs de planches de 3 pouces, soit 5½ pieds de

haut, et je recommanderais un chargement de pont de cette hauteur pour toute l'année. Je prétends qu'avec un chargement de pont de ce genre nos navires modernes sont plus en sûreté que de toute autre manière, hiver ou été. Nous prenons toujours des mesures pour protéger les matelots ; afin de les empêcher d'être emportés par-dessus bord, nous mettons un garde-corps temporaire tout autour du bâtiment. C'est ce seul genre de chargement de pont qui puisse être bien amarré. En trente ans je n'ai pas perdu un seul chargement de pont. Je crois aussi qu'un chargement de pont de niveau avec la lisse ou de quelques pouces au-dessus est plus sûr que pas de chargement de pont. Il y a quelques années on nous permettait de ne porter que quarante-deux espars sur le pont, c'était le chargement de pont le plus dangereux. J'ai déjà essayé des chargements de pont de trois pieds, et ils m'ont toujours causé des embarras. La chance d'amarrer en dedans des lisses n'est pas à comparer avec celle d'amarrer à l'extérieur depuis le sommet des lisses.

"Je déclare solennellement que ce qui précède est la déclaration faite par moi devant M. Smith, sous-ministre de la marine, le 28e jour de janvier 1891.

"(Signé) H. A. CALHOUN."

Le capitaine W. R. McMann, interrogé, fait la déclaration suivante :—

"J'ai été capitaine de navires pendant quatorze ans à peu près ; je faisais partie de la maison McMann et Fils, et je suis armateur. Dans ma carrière de navigateur j'ai traversé l'océan occidental et fait le transport de planches en Angleterre. J'ai monté des navires en bois canadiens de première classe et transporté parfois des chargements de pont. Je vais dire ce qui m'est arrivé avec deux navires qui avaient des chargements de pont. Dans le premier cas, je partis d'ici au mois de janvier, il y a 25 ans. à bord du trois mâts-barque *Morning Star*, en destination des Antilles. Après être sortis de la baie nous essuyâmes une brise de nord-est. Nous avions un chargement de pont de niveau avec les lisses. Les vagues de la mer s'élevaient à la hauteur de montagnes à mesure que la brise augmentait, et submergeaient le chargement. Je ne pensais pas que le navire pourrait soutenir le poids de l'eau qui le frappait. Si nous n'avions eu qu'un demi-chargement de pont, il aurait défoncé les bastingages. A mon avis, c'est le chargement de pont qui a sauvé le navire, et je considère que sans lui nous n'aurions pas pu résister à la tempête. Dans le second cas, j'étais allé à Liverpool en été avec un chargement de pont à peu près semblable. Nous eûmes un coup de vent ; la mer tourmentait violemment le navire, et l'opinion que je me suis formée en cette circonstance, c'est qu'un navire tient mieux la mer avec un chargement de pont raisonnable que sans chargement, et que la vie de ses matelots y est moins exposée. Avec un chargement de pont partiel, ou avec un chargement qui ne s'élève pas jusqu'au sommet des lisses, lorsqu'un navire embarque de l'eau le chargement de pont flotte et met la vie des matelots en danger. Je crois que 5½ pieds constitueraient une bonne hauteur pour un chargement de pont, toute l'année. Un navire à deux ponts devrait porter un chargement de pont tout aussi bien qu'un navire à un seul pont. Je crois, avec M. Calhoun, que les amarres sont plus solides avec un chargement de pont complet qu'avec un chargement de pont partiel.

"(Signé) W. R. McMANN."

M. Robert Reed, un citoyen important, qui a des intérêts dans la marine marchande et qui connaît la navigation, émet l'opinion qu'un navire porte mieux avec un chargement de pont raisonnable que sans chargement. Il est en faveur d'un chargement jusqu'au sommet de la lisse ou un peu plus au-dessus.

Le capitaine Cleveland fait la déclaration suivante :—

"Je suis capitaine de marine, et j'ai navigué à bord des navires de presque toutes les classes qui ont fait des transports de planches en Angleterre. Je considère qu'un navire canadien à un seul pont est plus en sûreté avec que sans un chargement de pont. Je suis d'opinion que le chargement de pont doit avoir au moins 8½ pieds

de haut en hiver, et davantage en été. Je suis en faveur d'un chargement de pont à fleur ou au-dessus de la lisse, parce qu'on peut alors l'amarrer solidement. Il n'est pas possible d'amarrer solidement un chargement de pont quand il est au-dessous de la lisse. Prenons un navire qui a une lisse de 6 pieds de haut et un chargement de pont de 3 pieds; dans les gros temps il embarquera des paquets de mer, tandis que si son chargement de pont était de niveau avec la lisse l'eau sortirait aussi vite qu'elle entrerait. J'ai connu par expérience les inconvénients et les dangers d'un chargement de pont de 3 pieds, et je n'ai jamais vu ceux d'un chargement complet. Les matelots ne sont pas autant exposés à être emportés par-dessus le garde-corps temporaire établi autour du chargement de pont qu'ils le seraient sur un navire à faux-pont. Je considère que les navires portent mieux et sont plus sûrs pour les matelots quand ils ont un chargement de pont raisonnable que quand ils n'en ont pas.

"Je déclare solennellement que ce qui précède est la déclaration vraie et fidèle faite par moi devant le sous-ministre de la marine le 28 janvier 1891."

"(Signé) WILLIAM CLEVELAND."

Bartholomew Rodgers fait la déclaration suivante:

"Je suis pilote au port de Saint-Jean; j'ai traversé l'océan occidental six fois. Les chargements, au départ d'ici, se composaient de planches, et du fer pour chemins de fer constituait les chargements de retour. C'était sur des navires canadiens. Il y a eu vingt ans au mois de mai dernier, j'ai traversé sur un trois-mâts-barque construit dans la Nouvelle-Ecosse et portant le nom de *John Boyd*. Nous avions un chargement de pont élevé, et quoique nous ayons eu du gros temps nous n'avons jamais été obligés de mettre en panne, il a toujours continué sa route. La seconde fois que je suis parti d'ici, c'est en 1874, dans un navire appelé *W. D. Lawrence;* c'était en hiver, et il avait un chargement de pont de 3 pieds. Le lendemain matin de notre départ nous essuyâmes un coup de vent, et les vagues agitées atteignirent le chargement de pont qui fut démarré; craignant pour la vie de son équipage, le capitaine fit jeter le chargement par-dessus bord. Il n'est pas possible de bien amarrer ces chargements de 3 pieds. Le *W. D. Lawrence* était un navire de 2,400 tonneaux, et depuis la ligne d'eau jusqu'au sommet du plat-bord il avait environ 6 pieds de franc-bord. Sa lisse était à 6 pieds au-dessus de ce dernier, et malgré cela les vagues étaient si hautes qu'elles entraient des deux côtés. Lorsque le chargement de pont se démarra, ce fut un sauve qui peut parmi les matelots. A mon avis, si le navire avait eu un chargement de pont complet ou un chargement qui aurait dépassé la lisse, l'eau se serait écoulée de chaque côté sans lui faire aucun mal; un chargement complet peut être amarré de façon à ce qu'il tienne bon. Je n'ai jamais perdu une seule planche avec un chargement complet, et je ne sache pas que la vie des matelots ait été plus exposée par le fait de ce chargement, du moins sur nos navires canadiens. Prenez un navire anglais, ou un bâtiment profond, étroit et long, et chargez le de planches sèches dessous et de planches fraîches entre les ponts, comme cela se fait quelques fois; vous mettez à la voile, il a un faux-côté, embarque un gros paquet de mer, et le voilà couché sur le flanc. Avant de pouvoir le relever, il vous faudra abattre ses mâts.

"M. Baird.—Dans votre carrière de pilote, avez-vous remarqué l'allure des navires qui partent d'ici?—R. Oui. Je me rappelle un navire, propriété du capitaine Calhoun, qui s'était échoué à son premier voyage de l'autre côté de l'Atlantique. Il avait reçu des avaries considérables, et on lui mit un flanc neuf, en sorte que quand il revint il avait un côté en bois d'épinette et l'autre en pin résineux et en chêne. Il a fallu mettre 250 tonnes supplémentaires de lest sur son côté faible pour le faire tenir droit. Je l'ai sorti d'ici avec un plein chargement de pont. Après que nous eûmes dépassé l'île aux Eglantiers, dans la baie de Fundy, le vent était si violent que les seules voiles dont nous pûmes nous servir furent la misaine et les huniers; la mer déferlait sur les flancs du navire et atteignait le chargement de pont, mais sans lui faire aucun mal; si c'eut été un chargement de 3 pieds, je ne crois pas qu'il eut été possible de sauver le navire sans abattre ses mâts.

Q. Quelle est votre expérience au sujet des chargements de fer ?—R. Eh ! bien nous partîmes de Cardiff le 7 mars, et le 15 nous essuyâmes un coup de vent; tant que dura le mauvais temps nos hommes furent trempés jusqu'aux os, les lames ne faisaient que balayer le pont. Je pense que si le navire avait eu un chargement de pont, il aurait résisté à la tempête mieux qu'il ne l'a fait; je suis d'avis qu'on peut conduire un navire qui a un chargement de pont de niveau avec les lisses, beaucoup mieux qu'un navire qui n'a pas de chargement de pont, qu'il soit volage ou autrement, parce que s'il vient à embarquer de l'eau pendant qu'il gagne l'avantage du vent sans avoir de chargement de pont et qu'il est très incliné, on ne pourra réussir à le relever sans abattre ses mâts.

" M. SMITH.—Ne serait-il pas préférable d'avoir un navire dont le pont serait plus élevé et qui n'aurait pas autant de lisse, de façon à ce qu'il pourrait contenir la même quantité de charge au-dessous du pont aussi bien qu'un chargement de pont; c'est-à-dire un navire qui, comme les steamers transatlantiques, aurait un pont ras, s'étendant d'un bout à l'autre sans gaillard d'avant ni dunette ?—R. Oui; mais alors il vous faudrait trois ou quatre ponts, et le navire ne pourrait pas aller dans les eaux peu profondes. Le navire à faux-pont n'est pas de moitié aussi sûr pour les matelots qu'un bâtiment qui a un plein chargement de pont. Lorsque le navire à faux-pont fait une embardée, le matelot est exposé à être emporté par-dessus la basse lisse ; mais sur un navire qui a un demi-chargement de pont, le garde-corps temporaire est trop haut pour que le matelot puisse tomber par-dessus ou être emporté par la vague.

" Je déclare solennellement que ce qui précède est la déclaration exacte et fidèle faite par moi devant le sous-ministre de la marine, le 28 janvier 1891.

" (Signé) B. ROGERS. "

Le pilote HENRY SPEARS, fait la déclaration suivante :

" Je suis pilote breveté au port de Saint-Jean. J'ai eu une certaine expérience dans le transport de planches en Angleterre. Il y a environ vingt-deux ans, j'ai fait la traversée de l'Atlantique dans un navire qui avait un demi-chargement de pont. Je crois que ce chargement dépassait la lise d'une couple de pieds. Le navire jaugeait 700 ou 800 tonneaux, et bien que nous fûmes au mois de février et que nous eûmes du mauvais temps pendant les 42 jours que dura la traversée, il ne perdit pas une seule planche de son chargement en route. Quand la vague nous attaquait d'un côté il s'en allait de l'autre. Le chargement était amarré avec des espars au-dessus de la lisse. Vous ne pouvez amarrer un chargement de pont de trois pieds de façon à ce qu'il soit sauf. J'ai aussi fait la traversée à bord d'un navire américain, le *A. McCallum*, qui jaugeait 1,900 ou 2,000 tonneaux. Il avait des parois de cinq pieds ou plus de haut, et ne portait pas de chargement de pont cette fois-là. Nous mîmes à la voile la semaine avant Noël. Dans une des parties du gaillard d'avant il y avait des meubles de ménage pour M. Roberts, de Liverpool, Angleterre. Nous essuyâmes un gros coup de vent, et nous fûmes obligés de mettre en panne. Pendant la nuit, la mer déferla sur le navire, défonça tout le côté de bâbord du gaillard d'avant et le répandit, ainsi que les matelots qui s'y trouvaient, sur le pont, au milieu du bordage qu'il y avait en avant. Dans l'obscurité on ne pouvait dire si c'était des hommes ou des morceaux de bois qui flottaient. Les matelots avaient toutes les misères du monde à se tirer de cette situation, et quelques-uns reçurent des blessures graves. Toutes les chambres furent remplies d'eau. Je dis que si ce navire avait eu un chargement de pont jusqu'à la hauteur de sa lisse, cet accident ne serait jamais arrivé, car les vagues, après être entrées sur le navire, en seraient sorties tout aussitôt. Je suis d'opinion que nos navires canadiens marchent plus facilement avec que sans chargement de pont. Je sais par expérience que ces navires descendent et remontent aisément la vague avec un chargement de pont, tandis que sans ce chargement ils roulent raide et remontent avec des secousses qui font que les gens sur le pont ne peuvent se tenir debout.

" Je déclare solennellement que ce qui précède est la déclaration exacte et fidèle faite par moi devant le sous-ministre de la marine, le 28 janvier 1891.

" (Signé) HENRY SPEARS."

Le capitaine A. T. ROUSE, fait la déclaration suivante :—

" J'ai été capitaine de navire pendant 17 ans. A propos des chargements de pont, je crois que le chargement de pont allant au-dessus de la lisse est le plus sûr et pour les matelots et pour le navire lui-même. Je préfère traverser l'Atlantique sur un navire qui a un chargement de pont que sur un bâtiment qui n'en a pas. Je serais en faveur d'une loi qui permettrait un chargement de pont de 6 pouces au-dessus de la lisse, toute l'année durant. Quant à mon expérience au sujet des chargements de pont de 3 pieds, j'ai fait une fois la traversée avec un de ces chargements; c'était en hiver, et il nous a fallu nous réfugier dans les manœuvres pour sauver notre vie, et y rester jusqu'à ce qu'il eût été emporté par-dessus bord. Il n'y a pas moyen d'amarrer un chargement de pont de 3 pieds de manière à le rendre sauf. Si la chose était laissée à ma discrétion, je préférerais toujours voyager avec un chargement de pont. Je n'ai jamais trouvé que la neige ou la glace fût une cause d'embarras. J'ai fait une fois en hiver le voyage d'ici aux Antilles. Le chargement de pont était au-dessous de la lisse. Nous n'avions pu l'amarrer comme il faut, et il fut démarré par la mer. Les matelots n'ont cessé de travailler que lorsque le chargement eut été perdu. Le navire a été mis à deux doigts de sa perte. Les matelots furent ensuite malades de la misère qu'ils avaient eue, et deux moururent d'épuisement.

" Je déclare solennellement que ce qui précède est la déclaration exacte et fidèle faite par moi devant le sous-ministre de la marine le 28 janvier 1891.

" (Signé) A. T. ROUSE."

Le capitaine J. E. MASTERS fait la déclaration suivante :—

" J'ai été capitaine de navires pendant un grand nombre d'années, et l'expérience que j'ai acquise dans le métier me porte à préconiser un chargement de pont d'une certaine hauteur—c'est-à-dire au-dessus de la lisse. Les chargements de pont qui ne montent pas jusqu'au sommet de la lisse ne sont pas désirables. J'ai fait un voyage dans l'Amérique du Sud avec un chargement de pont qui n'allait qu'au-dessous de la lisse, et je dois avouer que j'ai eu là la plus rude épreuve de navire. Je crois qu'une loi qui permettrait un chargement de pont raisonnable en été et en hiver serait bien meilleure que le mode actuel. Quelques fois les armateurs sont portés à mettre trop peu de lest dans un navire, et c'est le chargement de pont que l'on tient responsable des avaries qui résultent de la première cause. Lorsque j'allais en mer, nous avions des chargements de pont complets aussi hauts que nous jugions préférable de les faire. J'ai fait deux voyages avec un chargement de 3 ou 4 pieds au-dessus du pont; mais j'ai eu de la misère, car l'eau restait au fond, et nous ne pouvions pas amarrer le chargement comme il faut.

" Je déclare solennellement que ce qui précède est la déclaration exacte et fidèle faite par moi devant le sous-ministre de la marine le 28 janvier 1891.

" (Signé) J. E. MASTERS."

Le capitaine WILLIAM THOMAS, inspecteur d'assurance, fait la déclaration suivante :—

" Je n'approuve pas les chargements de pont en hiver, pas même un chargement de pont de 6 pouces au-dessus de la lisse. J'approuverais des chargements de pont en été, assez hauts pour dépasser la lisse de 3 pouces, afin de laisser la chance de l'amarrer. Je laisserais les navires avoir ces chargements depuis le 15 avril jusqu'aux 15 août.

" Q. Que penseriez-vous d'une loi qui permettrait un chargement de pont de 6 pouces au-dessus de la lisse, pendant toute l'année ?—R. A mon sens, ce ne serait

pas une bonne loi. Je n'ai pas eu d'expérience au sujet des chargements de ponts en hiver. Si aujourd'hui je commandais un navire et si j'étais forcé de prendre un chargement de pont, je préférerais qu'il eut 6 pouces au-dessus de la lisse plutôt qu'un chargement de pont de 3 pieds. Je suis inspecteur d'assurance. La question d'assurance n'influe aucunement sur mes opinions.

" M. Baird.—Quelques personnes prétendent que quand le navire embarque des paquets de mer et que l'espace entre les lisses et les parois se remplit d'eau, c'est le pire chargement de pont qu'il puisse avoir. Est-ce vrai ?—R. Un navire peut embarquer de grandes quantités d'eau, mais jamais, que je sache, cette eau ne vient au niveau de la lisse.

Q. Avez-vous jamais entendu dire qu'un matelot ait été emporté par-dessus un chargement de pont ?—R. Non ; mais j'appris qu'un pilote avait été emporté par-dessus bord dans le pont.

" Je déclare solennellement que ce qui précède est la déclaration exacte et fidèle faite par moi le 28 janvier 1891.

" (Signé) WM. THOMAS."

Richard Cline déclare :—

" Je suis pilote breveté au port de Saint-Jean. J'ai traversé l'océan sur des navires qui portaient des espars sur leur pont. J'ai sorti de la baie de Fundy plusieurs navires qui portaient des chargements de toutes espèces. Je suis d'opinion qu'un chargement de pont qui dépasse la lisse de 6 pouces est comme un pont de manœuvre, et bien meilleur qu'un chargement de pont de 3 pieds ; il marche plus aisément. Je crois que si les navires en fer qui portent des charges de grain avaient aussi un chargement de planches sur leur pont, ils seraient plus fermes. En entrant et en sortant d'Halifax le navire à vapeur *Gothenburg City*, de la ligne Furness, j'ai observé qu'il marchait beaucoup plus aisément en partant d'ici lorsqu'il avait un chargement de planches sur son pont que quand il venait d'Halifax sans ce chargement. Sans chargement de pont il roulait pesamment, et avec un chargement de pont il roulait beaucoup plus à l'aise. Je serais porté à croire qu'un navire dont la coursive est remplie de bois de service est aussi sauf, si non plus, que s'il avait un faible chargement de pont, car l'eau n'a pas chance de rester sur le pont. Je me rappelle les steamers de la ligne Anchor qui ne portaient pas de chargement de pont, ou qui n'en portaient qu'une partie. Leurs capitaines avaient coutume de dire que tout le tracas venait de ce que le pont se remplissait d'eau qu'on ne pouvait pas vider facilement.

" Je déclare solennellement que ce qui précède est la déclaration exacte et fidèle faite par moi devant le sous-ministre de la marine le 28 janvier 1891.

" (Signé) RICHARD CLINE."

M. T. H. Sime, insperteur du bureau Véritas, à Saint-Jean, donne son opinion relativement aux effets de la ligne de charge impériale sur les navires en bois canadiens et sur leurs chargements de pont ; mais il désire qu'elle ne soit pas rendue publique.

M. Sime était le dernier témoin appelé. Après qu'il eut terminé sa déclaration, M. G. F. Baird, M.P., remercie le sous-ministre, M. Smith, de la manière équitable dont il a conduit l'investigation, et dit que les intéressés comptaient sur lui pour que leurs demandes au sujet des navires en bois fussent bien exposées.

La question suivante était celle de la ligne de charge. A ce propos, il désire dire que les armateurs et les autres intéressés n'avaient pas encore assez étudié l'effet que cette loi pouvait avoir sur les navires en bois pour exposer clairement leur opinion. Cependant, ils vont se mettre au fait de la question, et s'ils voient que la nouvelle loi peut leur être préjudiciable, ils enverront au ministère de la marine du Canada un mémoire exposant leur opinion et demandant l'adoption de mesures qui empêchent de l'appliquer aux navires canadiens.

L'enquête est alors ajournée.

ANNEXE.

Pendant que le capitaine Calhoun, le premier témoin, faisait sa déclaration, M. André Cushing, un manufacturier important, un citoyen qui a des intérêts considérables dans le commerce de bois et la navigation, se leva et demanda la permission de faire connaître son opinion sur la question des chargements de pont.

Il dit que s'il avait un conseil à donner ce serait d'avoir une loi basée sur le jugement de personnes compétentes dans chaque port et d'après laquelle le chargement de pont serait décidé, selon la capacité de transport du navire, par un officier compétent. Il est d'avis que chaque navire devrait avoir une certaine quantité de chargement de pont qui pourrait être fixée par une personne expérimentée en ces matières.

CHAMBRE DE COMMERCE,
HALIFAX, N.-E., 12 février 1891.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à une assemblée du conseil de cette Chambre, tenue le 27 janvier, la résolution suivante, relative aux chargements de pont, a été adoptée et transmise à la chambre de commerce de Saint-Jean pendant que vous étiez en cette dernière ville.

Résolu,—"Que cette Chambre partage pleinement l'opinion des avocats de la loi actuelle concernant les chargements de pont, croyant que cette loi est juste pour l'armateur et garantit la sécurité du matelot."

Votre obéissant,
CHARLES M. CREED,
Secrétaire de la chambre de commerce d'Halifax.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

HALIFAX, 13 février 1891.

Je déclare par la présente que, armateur d'une trentaine d'années d'expérience, je suis décidément en faveur de la loi actuelle qui permet les chargements de 3 pieds au-dessus du pont des navires, et je crois qu'elle est dans les meilleurs intérêts des capitaines et des matelots; je serais très fâché de la voir abrogée.

WILEY SMITH,
Pour A. et W. Smith et Cie.

HALIFAX, 14 février 1891.

Je, E. Rostrup, déclare solennellement que je crois la présente loi concernant les chargements de pont être dans les meilleurs intérêts des capitaines et des mate-

lots, et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie, et en vertu de l'acte concernant les serments extrajudiciaires, 37 Vict., c. 37, cédule.

E. ROSTRUP,
Capitaine du trois-mâts-barque "Christina Scriva."

Déclaré devant moi,
(Signé) ISAAC H. MATHERS, J. P.,
dans et pour le comté d'Halifax.

HALIFAX, 14 février 1891.

Je, James A. Crowe, déclare solennellement que je crois la présente loi concernant les chargements de pont être dans les meilleurs intérêts des capitaines et des matelots, et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie, et en vertu de l'acte concernant les serments extrajudiciaires, 37 Vict., c. 37, cédule.

JAMES A. CROWE,
Capitaine du navire anglais "Selkirk."

Déclaré devant moi.
(Signé) JOHN P. LONGARD, J.P.,
dans et pour le comté d'Halifax.

HALIFAX, 14 février 1891.

Je, Ove Lange, déclare solennellement que je crois la présente loi concernant les chargements de pont être dans les meilleurs intérêts des capitaines et des matelots, et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie, et en vertu de l'acte concernant les serments extrajudiciaires, 37 Vict., c. 37, cédule.

OVE LANGE,
Capitaine de navire.

Déclaré devant moi.
(Signé) ISAAC H. MATHERS, J.P.,
dans et pour le comté d'Halifax.

SAINT-JEAN, N.-B., 23 janvier 1891.

CHER MONSIEUR,—Vous me demandez mon opinion sur la question des chargements de pont. Dans la Chambre des Communes M. Mitchell, parlant de ce sujet, disait : "Mon projet de loi prescrit que, entre le 1er octobre et le 16 mars, les navires ne pourront, non pas transporter des chargements de pont, mais ne pourront transporter des chargements de pont de 3 pieds dans le voyage transatlantique, car je prétends qu'un chargement de pont modéré sous forme de planches et de douves, aide réellement le navire, au lieu de lui faire du tort. Les navires qui font le commerce de Cuba pourront prendre des chargements de pont de 4½ pieds."

M. Burpee dit que si le parlement adopte ce bill, il va restreindre le commerce du pays et permettre aux étrangers de venir à nos portes nous arracher notre commerce. Il prétend que les navires du Nouveau-Brunswick sont plus sûrs avec un chargement de pont que d'autres sans ce chargement. A propos des vieux navires qui font le commerce de bois de Québec, et au sujet des pertes de vies, il dit qu'il est en mesure d'affirmer que dans le cours des cinq dernières années, où 1,000 navires ont fait voile de Saint-Jean, pas plus de dix vies ont été perdues par le fait des chargements de pont.

Le même argument peut être invoqué aujourd'hui; les navires sont aussi en sûreté aujourd'hui avec des chargements de pont qu'ils l'étaient alors, et l'expérience des capitaines à votre service et d'autres capitaines avec lesquels nous avons eu des

relations établit que les navires sont plus saufs avec que sans chargements de pont, spécialement les goélettes qui ont été construites dans ce but et qui transportent un tiers ou la moitié de leurs chargements sur le pont. Un navire sans chargement de pont est exposé au péril, car dans les gros temps ses ponts sont remplis d'eau, et les pauvres matelots, les chers amis de M. Plimsoll, ont de la misère. Je prétends qu'il y a beaucoup trop de lois au sujet des navires, et que si on la laissait tranquille pendant quelque temps, l'industrie pourrait survivre; mais la crainte continuelle d'une législation adverse, sans compter la nouvelle loi concernant la ligne de charge, tue l'industrie, et peu à peu il n'y aura plus de navires pour transporter des chargements sous pont. Si les navires en sont réduits à ne transporter que des chargements sous pont, les bâtiments en bois ne rémunéreront plus, à moins que les taux du fret ne soient notablement haussés; et dans l'état où se trouve présentement le commerce de bois sur les marchés européens, cela signifierait cessation absolue des exportations. Même aujourd'hui, avec la législation restrictive concernant les chargements à destination des Antilles, nous sommes dans une position désavantageuse, car le Maine a du bois semblable au nôtre à exporter, et ses navires peuvent transporter des demi-chargements de pont, et, le prix du bois étant le même et ayant moins de fret, nous ne pouvons faire la concurrence; c'est ainsi que l'on nous enlève graduellement notre commerce. De plus, si cette restriction des chargements de pont doit s'appliquer à notre cabotage, c'est l'extinction totale de ce dernier, car les navires ne pourront rémunérer à moins qu'ils n'aient, comme aujourd'hui, le privilège de transporter des chargements de pont complets.

Ainsi, je proteste brièvement et à la hâte contre le projet de restreindre les chargements de pont.

Sincèrement à vous,

J. H. SCAMMELL.

M. Ira Cornwall,
Secrétaire, chambre de commerce.